NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 78 - giugno 2013 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

Un accordo che mette al centro il lavoro

Tempo Presente 3

Il Sindacato riparte dalle regole e dal lavoro

Se la democrazia finisce nella rete

Nasce l'Osservatorio sulle Infrastrutture

Organizzare i non organizzati - idee ed esperienze per il sindacato che verrà

Grazie, Andrea

Accordo sulla rappresentanza
Le riflessioni della Fit-Cisl

In Linea 5

SEA: una storia italiana

Dai rami secchi al taglio dell'albero

L'incidente nel porto di Genova

Spazio Aperto 23

Milano-Roma: fra treno e aereo siamo allo showdown

EXPO 2015 Milano "Nutrire il pianeta, energia per la vita"

Senza Frontiere 26

Congresso ETF 2013

Sguardi e Traguardi 29

"Coppie e famiglie.
Non è questione di natura"

Anna Del Bo Boffino,
sempre dalla parte delle donne

"Tu cambi tutto quel che tocchi,
tutto quel che tocchi ti cambia"

Finestre 36

"Zero zero zero" di Roberto Saviano

"Il silenzio sugli innocenti" di Luca Mariani

"Destinazione immaginario"
di Roberto Scanarotti

Immagini 39

I Navigli lombardi

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Un accordo che mette al centro il lavoro

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Nel sistema delle relazioni sindacali in Italia, la data del 31 maggio 2013 è destinata a rappresentare un passaggio di portata senza precedenti.
L'accordo sottoscritto con Confindustria, che fa seguito e completa l'accordo del 28 giugno 2011, introduce elementi di novità tali da giustificare la definizione di "intesa storica".
Si vedrà col tempo se il sindacato italiano e il sistema di rappresentanza delle imprese sapranno rispondere positivamente, ma non c'è alcun dubbio che i contenuti dell'accordo risolvono problemi aperti da molto tempo, attraverso un'intesa tra le parti sociali che può essere successivamente rafforzata dall'intervento legislativo.
L'accordo mette insieme la rappresentanza degli iscritti con la rappresentanza dell'insieme dei lavoratori e non è poco, ricordando che intorno a questo punto si sono misurate per molto tempo le differenze tra Cgil e Cisl.
Con l'intesa del 31 maggio, gli iscritti a ciascun sindacato contano nella misura certificata del tesseramento e i lavoratori contano attraverso il voto alle liste per le RSU attribuendo il 50% di valore alla percentuale degli iscritti e il 50% ai risultati del voto di tutti i lavoratori.
L'abilitazione ai tavoli negoziali avviene in conseguenza del raggiungimento del 5% di rappresentatività con la conseguente possibilità di presentare piattaforme e partecipare alla trattativa.
Il 5% è ripreso dalla legge che regola il pubblico impiego e può favorire una regolazione omogenea in tutto il mondo del lavoro.
Gli accordi sono validi se sottoscritti da sindacati che insieme superano il 50% di rappresentatività e se approvati dal almeno il 50% dei lavoratori attraverso la certificazione del voto.
È un accordo di pochi essenziali punti, ma di portata tale da poter determinare un radicale cambiamento nel sistema delle relazioni sindacali e nella contrattazione.
C'è ancora molto lavoro da fare: le confederazioni devono sviluppare il confronto con tutte le associazioni d'impresa per estendere l'intesa e devono stipulare le convenzioni con gli Enti preposti alla certificazione degli iscritti; le categorie devono fare le intese applicative e il tutto deve avvenire nel più breve tempo possibile per rafforzare e far partire l'accordo.
Con una soluzione semplice, per niente scontata, si risolve un problema che è andato avanti per decenni e si può dare finalmente una risposta al disposto dell'art. 39 della Costituzione sulla validità *"erga omnes"* dei contratti. Si chiariscono le condizioni che, attraverso un processo democratico, possono dare efficacia obbligatoria ai contratti, così come previsto dall'art. 39.
Un successo per tutti e un successo per la CGIL.
Si è realizzata una sintesi che corrisponde, si può dire coincide, con le proposte della Cgil sul tema della rappresentanza, della rappresentatività e della sua misura, della conseguente qualifica come soggetto negoziale e sulle regole di approvazione degli accordi.
Sbaglieremmo, però, a considerare l'accordo solo un successo della Cgil e a non valutare bene le ragioni che hanno portato Cisl e Uil a sostenere una proposta unitaria e Confindustria a sottoscrivere l'intesa.

C'è sicuramente la presa d'atto che il modello di relazioni sindacali che i governi di centro destra hanno tentato di affermare, alimentando le divisioni e le intese separate, si è rivelato fallimentare, ancora più dentro la gravissima crisi che pesa sul paese e sulle condizioni materiali di grandi masse di cittadini e di lavoratori.
C'è, però, alla base dell'accordo, la scelta convinta di democrazia sindacale che tutto il sindacato confederale italiano propone ai lavoratori e, in modo trasparente, al paese: questo rappresenta una grande risposta unitaria all'attacco alle rappresentanze intermedie condotto da molte parti.
Il confronto sindacale è regolato attraverso procedure chiare ed esigibili. Non si possono avere e lasciare dubbi sulla scelta strategica di portare nei posti lavoro il confronto di merito sulle piattaforme e sugli accordi. Ciascuna organizzazione non stempera la sua identità con l'intesa del 31 maggio, ma anzi si rafforza nel voto dei lavoratori per le RSU e sugli accordi.
La competizione democratica nei posti di lavoro rappresenta una sfida e una novità per tutti, a maggior ragione per noi della Cgil che questo risultato lo abbiamo sempre perseguito.
Dobbiamo saper rispondere con la coerenza nelle scelte contrattuali, con il rafforzamento dell'unità dell'organizzazione e la partecipazione degli iscritti e dei lavoratori.
Al mondo nuovo nelle relazioni sindacali, che può nascere dopo l'intesa e che mette al centro i luoghi di lavoro, la Filt e la Cgil devono saper rispondere con la formazione e con il recupero delle risorse necessarie per sostenere il cambiamento, anche con le scelte organizzative necessarie da compiere nel prossimo Congresso.
Il nuovo assetto delle relazioni sindacali deve altresì portare tutta l'organizzazione a valutare bene le novità e i cambiamenti che l'intesa introduce nella contrattazione.
I vincoli democratici relativi all'approvazione degli accordi, maggiormente dentro la crisi, impongono un modello a forte impronta partecipativa in tutte le fasi del negoziato, nella preparazione della piattaforma, durante la trattativa e nel processo di approvazione.
La contrattazione inclusiva e la solidarietà, necessità molto forti dentro la crisi, non possono essere date per scontate e sempre condivise. Le regressioni corporative sono un rischio sempre presente e si contrastano solo con la partecipazione democratica.
Solo attraverso un processo individuato di validazione degli accordi, basato su confronto continuo e consenso, eviteremo esiti e sorprese negative.

Il Sindacato riparte *dalle regole e dal lavoro*

di Vera Lamonica, Segretario Nazionale CGIL

L'impoverimento diffuso, il calo dei consumi, l'arretramento del welfare e la riduzione di bisogni fondamentali, quali la salute, il diritto allo studio, la casa dicono che, senza un'inversione decisa, il quadro si aggrava e precipita in una condizione che potrebbe essere di non ritorno.

Dopo alcuni anni di grandi difficoltà e di vere e proprie rotture che si erano consumate nel rapporto tra le grandi organizzazioni confederali dei lavoratori, pochi giorni fa è stata firmata con Confindustria un'intesa, definita da molti di carattere storico, sui temi della democrazia e della rappresentanza, temi la cui mancata soluzione è stata alla radice di lacerazioni, di accordi e contratti separati, dello smarrimento del filo unitario che avrebbe sicuramente consentito di meglio far fronte ai drammatici problemi posti dalla crisi e che invece, rompendosi, ha prodotto la divisione che ha indebolito il sindacato e con esso il mondo del lavoro. Questa intesa andrà fatta vivere, nella discussione tra le categorie e in un rapporto forte con i luoghi di lavoro, avrà bisogno di essere estesa alle altre organizzazioni datoriali e quindi a tutti i settori non solo industriali, ma già oggi ha segnato un cambio di clima e aperto un orizzonte diverso.
Dimostra che è possibile sintetizzare efficacemente concezioni diverse della democrazia sindacale, combinando in maniera intelligente il rapporto con la generalità del mondo del lavoro e quello con il ruolo e la partecipazione degli iscritti alle organizzazioni. Soprattutto, apre una prospettiva di innovazione e di rafforzamento delle relazioni industriali, fornendo un quadro regolativo che attua la previsione costituzionale ed impedisce che le imprese scelgano il terreno della divisione per abbassare più facilmente diritti e poteri dei lavoratori.
La ripresa dell'iniziativa unitaria il 22 giugno segna un'altra importante scadenza con la manifestazione unitaria Cgil-Cisl-Uil sui temi del lavoro e dei devastanti effetti sociali prodotti dalla recessione. Una manifestazione alla vigilia del vertice europeo di fine giugno, cui il governo italiano ha subordinato molte delle scelte che ha annunciato di voler compiere.
È evidente che, se il Consiglio Europeo non inverte la direzione fin qui seguita con le politiche di austerità e rigore, i margini per l'azione sulla crescita e l'occupazione nel solo spazio nazionale rischiano di essere molto limitate. Le politiche attuate in Italia, di stretta osservanza della linea dell'Unione, hanno dimostrato tutta la loro inefficacia persino rispetto ai fini che si diceva di voler perseguire. Infatti, non c'è alcuna traccia di ripresa di investimenti e produzione e l'abbattimento del debito pubblico, nonostante la mole imponente di sacrifici imposti ai lavoratori, non solo non c'è stato, ma anzi nel complesso il Pil è calato più del previsto e di conseguenza il debito è aumentato. L'uscita dalla procedura di infrazione aperta contro l'Italia, che certo è una buona notizia, se permangono le scelte fin qui sperimentate, non è purtroppo sufficiente ad aprire scenari nuovi. Vale peraltro notare che oramai non c'è economista che non dica dell'insufficienza, quando non dell'assurdità, delle politiche euro-tedesche. Oggi persino il fondo monetario, che ne è stato uno degli attori fondamentali, esprime dubbi e ripensamenti, per esempio sul sacrificio immane imposto alla Grecia. Per troppo tempo la CGIL è stata la sola a sostenerlo.
Ma di tempo non ce n'è più molto. I dati della condizione italiana sono pesantissimi. Il diluvio di cifre e di analisi sulla disoccupazione e sulla conseguente disgregazione sociale che è in atto dicono ormai con chiarezza che, senza mettere in campo azioni decise e significative, non solo il ciclo economico non si inverte, ma le conseguenze sul piano della stessa tenuta democratica possono essere drammatiche. Tre milioni di disoccupati, il 40% di giovani tagliato fuori dal mercato del lavoro, 4 milioni di lavoratori a vario titolo

precari o poveri, l'angoscia generale che prende chi ancora un lavoro ce l'ha ma sa di poterlo perdere da un momento all'altro. Unito a questo, l'impoverimento diffuso, il calo dei consumi, l'arretramento del welfare e la riduzione di bisogni fondamentali, quali la salute, il diritto allo studio, la casa dicono che, senza un'inversione decisa, il quadro si aggrava e precipita in una condizione che potrebbe essere di non ritorno.

Servirebbe ben altro che mettere al centro del dibattito del paese l'IMU. Siamo stati i primi a dire che quella tassa era iniqua non perché colpiva la casa, ma perché era poco progressiva, poco equa e pensiamo ancora che vada rimodulata. Non certo, però, togliendo la tassazione sulla prima casa a chi di case ne ha tante, ma per esempio togliendola a chi ne ha una sola e stabilendo una soglia di valore che ricostruisca razionalità ed equità.

Le risorse sono poche, decidere dove metterle non è indifferente, anche se è evidente che questo strano governo, espressione di questa strana maggioranza, paga un prezzo significativo alla sua natura ed alle condizioni che lo hanno determinato. Abbiamo apprezzato che nel primo decreto siano state destinate risorse alla Cassa Integrazione in deroga, pur se riteniamo non essere sufficienti. In autunno, infatti, rischiamo di essere punto e a capo, con migliaia di persone senza ammortizzatori. Soprattutto non abbiamo condiviso che siano state reperite sottraendole dai fondi per la formazione e per la produttività. Una specie di grande partita di giro per cui, quando si tratta di dare risposte al lavoro, quelle risposte devono essere pagate dai lavoratori stessi.

Quello che serve è invece un programma di investimenti sulla creazione di lavoro soprattutto per i giovani e le donne, come la CGIL ha proposto nel suo Piano del Lavoro, che assuma i temi della scuola, dei servizi, del territorio, dell'ambiente, delle piccole infrastrutture, come terreni di investimento pubblico. Azioni che produrrebbero occupazione nell'immediato stimolando la ripresa dei consumi. Si deve attivare un clima di fiducia e far ripartire anche gli investimenti privati.

Servono scelte di politica industriale, giacché il Paese sta consumando un patrimonio manifatturiero che sarà difficilissimo ricostruire.

Servono politiche fiscali che abbiano al centro l'obiettivo di ridurre il peso tributario sul lavoro e sulla produzione e diano respiro ai salari, pesantemente alleggeriti dall'inizio della crisi. Dove si prendono le risorse? Dove ci sono: nella grande ricchezza che vale parecchie volte più del Prodotto Lordo, e nell'evasione fiscale, il vero cancro del Paese, di cui non si parla più, ma che permane e si è acuito, come abbiamo visto di recente anche nei dati sulla dichiarazione dei redditi nelle quali si conferma che i gioiellieri guadagnano meno degli operai, i proprietari degli istituti di bellezza sono in miseria e tutti gli autonomi guadagnano meno dei loro dipendenti!

Certo, c'è anche un problema di risparmi nella spesa pubblica. Non abbiamo mai mancato di sottolineare gli sprechi, le ruberie, la corruzione, se non una vera e propria gestione criminale delle risorse pubbliche. Risparmiare si può e si deve. Ma quelli conosciuti finora non sono stati risparmi, ma tagli che hanno significato riduzione secca di servizi, prestazioni e tutele che c'erano e non ci sono più.

I risparmi più ingenti sono stati realizzati sulle pensioni, con una riforma violenta che ha allungato più che in ogni altro paese europeo la vita lavorativa senza distinguere tra differenti lavori, provocando gli esodati di oggi e quelli che lo diventeranno domani, ingessando ancor di più il mercato del lavoro nella fase più acuta della crisi e abbattendo in prospettiva i rendimenti per quei giovani, oggi precari, in nome dei quali si disse di voler agire.

È ora che la discussione si riapra, che si restituisca gradualità, flessibilità, solidarietà e certezze agli esodati. Anche sulla sanità, i ticket e i tagli hanno ridotto le capacità di accesso alle cure e ridimensionato i servizi, mentre nel sociale non esistono quasi più sostegni nazionali ai servizi per infanzia e non-autosufficienza e continua a non esistere alcuna misura nazionale di contrasto alla povertà.

Stupisce l'enfasi con cui si si riprende a parlare di tagli alla spesa pubblica. Insistere su questa strada vuol dire non aver capito che la contrazione del welfare è una delle cause dell'avvitarsi della crisi. Questo, invece di delineare politiche di rilancio, anche innovative, di rafforzamento dei servizi e del perimetro pubblico.

L'investimento pubblico è uno degli strumenti necessari per far ripartire l'Italia e l'Europa e scongiurare un futuro di arretramento in cui il panorama sarebbe connotato da disagio e marginalità sociale, che mal si conciliano con l'obiettivo, da tutti dichiarato, di far ripartire la crescita e riprendere la via dello sviluppo. Il welfare agisce sulla redistribuzione e sulle diseguaglianze, corregge le storture del mercato, assume la cittadinanza e i suoi diritti come misura della qualità della convivenza. La crisi non nasce forse dall'eccesso di diseguaglianza, dalla perdita di peso del lavoro, dal trionfo del mercato e della finanza?

Per sua natura non sarà questo governo che cambierà il paradigma delle politiche pubbliche. Non ha in sé quei connotati di cambiamento per i quali avevamo sperato; ogni intervento, ogni scelta che sarà presa può tentare di dare risposte ai temi che poniamo, ma anche proseguire in scelte sbagliate.

La manifestazione unitaria del 22 giugno pone obiettivi definiti, concreti e urgenti. Misureremo e giudicheremo l'azione del governo sulla base delle risposte che saprà dare.

Se la democrazia *finisce nella rete*

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Se la comunicazione è elemento centrale di ogni democrazia, dovremmo chiederci come sia stato possibile che in Italia, e solo qui, in venti anni abbiamo visto sorgere ed affermarsi due movimenti politici che sono nati e che hanno pienamente utilizzato prima la televisione e oggi la rete. Con queste dimensioni, consenso e una natura altra rispetto alla storia del paese. E sempre con un solo uomo al comando.

In molti ci interroghiamo se la rete, il web, stia cambiando il paese, la qualità della democrazia, dei rapporti sociali e personali, le stesse organizzazioni (politiche, sindacali o altro).
Si resta indecisi se questo cambiamento vada imitato, assecondato, contrastato.
Come tutti i cambiamenti, dovremmo cercare di andare più in profondità, tentando di rispondere a tre domande:

- se si tratti di un fenomeno temporaneo
- se agisca allo stesso modo ovunque nel mondo o nel paese
- se e come questi cambiamenti mutino gli elementi costitutivi di una società.

Qualunque forma di comunicazione, dove, come, da chi e verso chi, è strettamente connessa alle funzioni del potere. Sia esso esercitato in forma democratica o autoritaria.
Non è mai solo una tecnica di relazione, ma il frutto delle scelte degli uomini e delle tecnologie utilizzabili. Le scelte non possono, però, prescindere dalle tecnologie disponibili.

Per rispondere alla prima domanda possiamo individuare quattro fasi storiche.
L'agorà (dal greco radunarsi) ateniese era la sede ove si discutevano i problemi e si decidevano le leggi. Anche le riunioni nel foro romano che, non a caso, si svolgevano in una sua parte detta Comizio, avevano bisogno della presenza viva e diretta delle persone. Lo scambio delle opinioni era verbale con un rapporto fisico diretto. Solo gli eletti, per censo, potere o cultura, ne potevano prendere parte, ma la relazione comunicativa era fondamentale. Quindi il comizio, l'arringa della folla, l'emotività di chi parla e che è trasmessa in chi ascolta. Ma anche la capacità di individuare la decisione.
La seconda è la nascita della stampa meccanica e quindi della possibilità di diffondere le idee, prima attraverso i libri e poi con la nascita dei giornali. Il formarsi delle opinioni può avvenire leggendo quelle altrui e diffondendo le proprie. Anche attraverso manifesti o volantini. I testi scritti battuti a macchina sono presenti, in epoca ancora recente, anche nella clandestinità dell'Unione Sovietica, con i samizdat, che in russo significa "edito in proprio".
La terza è data dai mass media, prima la radio e poi la televisione. Nascono gestiti dal potere. Sono, non a caso, per lunghi decenni un monopolio del potere anche nei paesi democratici. Rendono possibile arrivare a milioni di persone in tempo reale. L'ascolto o la visione sono passivi. Ma quelle opinioni possono essere diffuse.

La quarta è data dalla rete. Sia passiva attraverso i siti web sia, almeno formalmente, attiva, con la nascita dei social forum. Quindi accesso alle notizie, ma anche possibilità di commentarle con altre persone. La diffusione istantanea, l'assenza di confini e l'accesso a chiunque possegga una linea telefonica sono una rivoluzione che va oltre i divieti. Permette a Yoani Sanchez di essere diventata la più importante oppositrice del governo cubano chiusa in una stanza e solo attraverso il suo blog.
Ogni fase, dall'agorà ai blog, aggiunge strumenti di comunicazione, senza che nessuno dei precedenti sia annullato. Sopravvivono perché modificano la loro funzione. Cambia anche la relazione tra comunicazione e potere, che sia democratico o dittatoriale. Così come cambia il linguaggio utilizzato. La tecnologia impone mutamenti alla comunicazione, al rapporto tra le persone e tra queste ed il potere. Nascono problemi non prevedibili, quali il controllo delle persone attraverso la tecnologia, lo spostamento dei luoghi delle decisioni, il potere di coloro che influenzano la formazione delle opinioni.
Trattandosi di un fenomeno globale siamo indotti a pensare che si manifesti allo stesso modo ovunque.
Ma l'Italia ha la capacità negativa di importare i fenomeni e trasformarli in qualcosa di anomalo anziché originale.
La debolezza del paese è il risultato di una crisi di sistema, di un declino che attiene non solo agli indicatori economici, ma alla qualità e autorevolezza complessiva della sua classe dirigente. Una società che arretra anche nella qualità delle sue relazioni umane. Dove la disillusione non solo è presente per giuste ragioni, ma è continuamente alimentata facendo sì che la sfiducia ed il rancore siano diventati il vero rumore di fondo, il collante identitario del paese. Chi ne fa il suo vessillo, ne diviene bersaglio a sua volta.

I luoghi della partecipazione si sono ridotti nel tempo. Ben prima della nascita della rete e per molte cause. Lo scemare del ruolo della politica e delle sue forme associative, la mancanza di prospettive e progetti di trasformazione, la chiusura al ricambio generazionale, gli stessi modelli istituzionali, il leaderismo a parole respinto ma divenuto il criterio prevalente di identificazione, la difficoltà a legare le decisioni ed i loro effetti, un mondo sempre più vasto e non compreso, l'insicurezza sociale e nella vita. La crisi della politica ed anche delle forme della rappresentanza sono parte inscindibile della crisi del paese.
Se la comunicazione è elemento centrale di ogni democrazia, dovremmo chiederci però come sia stato possibile che in Italia, e solo qui, in venti anni abbiamo visto sorgere ed affermarsi due movimenti politici che sono nati e che hanno pienamente utilizzato prima la televisione e oggi la rete. Con queste dimensioni, consenso e una natura altra rispetto alla storia del paese. E sempre con un solo uomo al comando.
Due risposte che nascono nella crisi profonda del paese, ma senza aver la capacità di contrastarla.
Tante cause o concause. Semplificando possiamo dire che la rete è diventata una sorta di improprio luogo della rappresentanza politica. Per compensare l'altra. O anche per prenderne il posto.
La tecnologia ha sempre cambiato la società ed anche i comportamenti umani, ma dovrebbe da questi essere orientata.
Obama ha vinto due elezioni usando la rete. In Italia la rete invece diventa la tecnica, apparentemente neutrale, che condiziona la debolezza dei partiti e della politica.
Come sta quindi cambiando la nostra società, le forme della democrazia rappresentativa, la formazione delle opinioni, la capacità di costruire un dialogo permanente, di aggiungere e non di togliere spazio alle idee?
Ovviamente la rete non racchiude tutto il paese, ma certo oggi non vi è fenomeno piccolo o grande che non crei un suo spazio nella rete. Tanto da apparire la sola realtà.
È come se, di fianco al paese, con le sue liturgie lente, ve ne sia un altro che trasforma ogni tema in un processo mediatico che ha, però, il suo esito in una lacerazione. L'insieme di queste fratture, che sono cosa ben diversa dai conflitti, crea una immensa rete di lacerazioni sociali e anche personali, difficili da ricomporre perché molto spesso basate su notizie non verificabili, su un istinto a separare ogni questione tra bene e male, sull'aumentare quel rancore sociale che è cosa profondamente diversa dalla protesta sociale.
La rete o meglio i tanti social forum, nei tanti tweet e messaggi dalla brevità ossessiva, nel loro essere compulsivamente alla ricerca di nuovi temi, bruciano ogni energia.
Il rancore sociale non trova un luogo dove sciogliersi ed individuare risposte, ma solo ulteriore accanimento, sino ad una frustrante impotenza che può condurre ad ogni esito.
L'espressione di una idea esige un ragionamento. Ma i tweet, forma narcisistica per uscire dall'anonimato, ci costringono alla frase urlata proprio perché vuota. Anziché diventare un aforisma, in giro non si vedono né Oscar Wilde, né Karl Krause, ma nemmeno Ennio Flaiano, divengono invettiva e spesso quasi insulto. Non a caso la semplificazione dei concetti è un processo mentale che appartiene solo ai geni.
Così si trasforma anche il linguaggio. Che è la manifestazione del chi si siamo. Un vocabolario di cento, mille o diecimila parole cambia radicalmente non solo il contenuto del concetto ma la qualità della relazione. La stessa qualità delle persone.
La rete quindi raffigura una realtà ma la deforma. Anzi, costringe a schierarsi di fronte a notizie non vere o non dimostrabili. Così come finge di creare una partecipazione diretta e sottopone tutti ad una permanente votazione isterica divisa tra piace/non piace. E non a caso sempre più i blog sono partecipati da persone

che hanno o la stessa opinione o nel quale il confronto non esiste. Direi che avere una opinione diversa mette nella stessa condizione di un tifoso pacifico che si trovi nella curva ostile degli ultras.
Si ritiene che questa partecipazione sia una espressione mitizzata di democrazia diretta che mette in relazione le persone allo stesso tempo, permettendo di decidere su ogni questione senza mediazioni. Ma la democrazia è invece proprio una continua mediazione. Non nel senso di snaturare le opinioni ma di cercare un confronto continuo, di avvicinarsi, di avere la capacità di cambiare la propria idea, di trovare una sintesi.
Se tutto diventa il contarsi, il giudicare, si rende la vita sociale tra le persone primitiva. Come un ritorno alla caverna. Si esce solo per cacciare e poi si ritorna al riparo dal mondo esterno. Leggiamo idiozie cui per quieto vivere ci sottraiamo dal replicare o vediamo persone prive di profondità analitica lanciate in anatemi continui. Così come l'altro sarà sempre altro da te finché non sei costretto a conoscere chi è, a stringer la sua mano, ad ascoltarlo e a fargli domande, l'altro nella rete resta un estraneo e ciascuno un anonimo. E la distanza fisica aumenta il giudizio drastico che porta spesso ad una ostilità che racchiude un nuovo fanatismo. Non penso sia casuale che il non-partito che mitizza il web sia quello che impone le scelte senza discussione come surreali piace/non piace. Metodo usato indifferentemente sia per la scelta di come fare un rimborso che per eleggere il Presidente della Repubblica. Allo stesso modo come si ipotizza di governare da soli. Senza alcun accordo. Lo stesso comizio di Grillo, anziché essere un metodo antico di comunicazione, è analogo al senso unico del web. In uno si legge, nell'altro si ascolta. E viene deciso chi può parlare e chi solo ascoltare.
La democrazia rappresentativa, che è un insieme di valori e regole costruite nel corso della storia e che in Italia trova il suo riferimento nella Costituzione, può essere sostituita, o deformata, in favore di una supposta democrazia diretta che ha già dimostrato la sua parzialità? Con tutti i rischi dati dall'emotività, dalla semplificazione, dalla non responsabilità.

Abbiamo riscontrato che, in alcune situazioni di conflitto o di vertenze molto delicate, nascono blog e social forum che hanno l'effetto immediato di radicalizzare lo scontro e di puntare ad azioni immediate ed eclatanti. Così come i tweet hanno trasformato l'elezione del Capo dello Stato in una rissa da bar, allo stesso modo i conflitti sindacali (locali o aziendali, per ora) vedono nascere blog che ricreano la parodia di un'assemblea permanente. Dentro cui confluiscono tante e diverse esigenze, anche di conoscere e partecipare attivamente, ma che rischia di portare allo stesso esito prevalente: semplificazione estrema, giudizi sprezzanti, opzioni tutte in negativo, cortocircuito di notizie non verificabili, impossibilità di un dialogo. Una sorta di non rappresentanza temporanea che incide però, di fatto, sulla rappresentanza eletta. Tentando di condizionarne le scelte.
Impensabile però immaginare di tenere la nostra rappresentanza separata o riparata da quanto avviene. Non si tratta però di replicare questo modello, ma di esser consapevoli di dover attraversare un lungo percorso. Vale per la rappresentanza politica, ma vale anche per quella sociale e quindi per il sindacato. Le forme di comunicazione non possono togliere il rapporto diretto tra le persone, il principio di partecipazione e di delega, la responsabilità personale. La tecnologia va utilizzata perché è impossibile eluderla o estraniarsi. Ma va riportata al servizio della democrazia. Che, però, per non sciogliersi nell'indistinta rete foriera di nuovi fanatismi, deve ricrearsi e ricredere in se stessa.

nino.cortorillo@filtcgil.it

PS sullo stesso tema della rete e della democrazia, un mio precedente articolo su NOSTOP n.57 ottobre 2007

Nasce l'Osservatorio *sulle Infrastrutture*

di Renato Biferali e Rosario Strazzullo
Area della Contrattazione Reti e Terziario CGIL Nazionale

Oltre a dare notizie utili per la contrattazione, a diffondere competenze imprescindibili per il futuro del sindacato, si metteranno a disposizione informazioni, tratte da documenti ufficiali, che hanno un valore economico e civile per ricercatori, studenti universitari, artigiani e professionisti, di chiunque voglia partecipare a discutere del valore o degli effetti di una infrastruttura per il territorio di riferimento e per tutto il paese. Senza dimenticare il contesto europeo.

Da alcune settimane è consultabile, sul Portale della CGIL, l'Osservatorio sulle Infrastrutture.
L'obiettivo primario che come CGIL ci siamo posti è quello di fornire una serie di informazioni utili per le vertenze nazionali e territoriali, confederali e di categoria, che rappresentano la missione principale per una organizzazione sindacale.
Come ha ben spiegato Fabrizio Solari della Segreteria Nazionale CGIL alla presentazione dell'Osservatorio tenuta il 14 maggio 2013, lo scopo è anche quello di migliorare la capacità complessiva della nostra organizzazione di seguire e affrontare il tema "Infrastrutture" a partire da una utilizzazione di competenze già presenti al nostro interno e provando a diffonderle.
L'Osservatorio ha come cornice di riferimento le opere che fanno capo alla Legge Obiettivo del 2001, il quadro strategico di derivazione europeo (TEN). Più nello specifico, sono monitorate e passate sotto la lente di ingrandimento le riunioni del CIPE dal 2012 sino ad oggi e per tutte le sedute che si terranno in avanti. Ci riferiamo a riunioni che hanno portato a decisioni effettive e non a semplici esiti non seguiti dalla registrazione presso la Corte dei Conti, che rappresenta condizione essenziale per delibere vere e non finte.
Per dare un primo esempio della mole di lavoro e di informazioni già disponibili, segnaliamo che sono già catalogate ottanta opere, per ciascuna delle quali sono redatte la presentazione storica corredata da una scheda tecnica con tutti i dati che la caratterizzano, ivi comprese le previsioni da parametri di legge relative ad imprese impegnabili e lavoratori occupabili.
Come si arriva a questi dati? Attraverso un percorso di navigazione semplice che inizia dal Portale CGIL dove si trova il link all'Osservatorio, aperto il quale si accede ad una serie di PDF che sono la presentazione, il riepilogo generale, i settori nazionali, il link alle regioni e alle opere che sono dotate di presentazione e scheda tecnica.
Per ogni progetto è specificata la fonte dei finanziamenti suddivisa tra stato, privati, fondi europei.
I finanziamenti europei sono molto importanti in quanto aggiuntivi a quelli nazionali e perché sono indirizzati alle opere strategiche facenti parte dei Corridoi europei (TEN-T). Essi, una volta realizzati, faciliteranno le comunicazioni economiche e commerciali tra Nord e Sud, tra i paesi del Mediterraneo e i Balcani, tra le aree interne dei paesi europei e i grandi centri di aggregazione e smistamento delle merci.

L'Osservatorio è poi basato sulla maggiore certezza possibile dei dati trattati e, quindi, le fonti e le azioni aventi forza di legge. Questo comporta che la delibera CIPE sia registrata dalla Corte dei Conti e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale. Solo dopo questi passaggi inizia veramente quel percorso che trasformerà un progetto in un'opera di ingegneria civile. Per questo nelle schede dell'Osservatorio è possibile collegarsi per consultare le delibere CIPE più rilevanti e abbiamo installato una sezione dedicata alle sentenze della Corte Costituzionale emesse in materia di infrastrutture derivanti dalla Legge Obiettivo e una sezione suddivisa per Regione di tutte le delibere CIPE.
La forma attuale sopra descritta evolverà successivamente in un vero e proprio "data base", che garantirà una maggiore certezza dei dati disponibili, una maggiore velocità degli aggiornamenti, una consultazione ancora più agevole.
Si troverà anche una sezione relativa alle sentenze della Corte dei Conti, nella quale porteremo esempi su come una serie di decisioni presentate come tali, in realtà, non lo sono e ciò spiega molto delle lentezze e inefficienze burocratiche.
Da tutto quanto esposto si capisce la portata e l'importanza di quello che si sta provando a realizzare. Innanzitutto si può comprendere che, oltre a dare informazioni utili per la contrattazione, a diffondere competenze imprescindibili per il

futuro del sindacato, si mettono a disposizione informazioni, tratte da documenti ufficiali, rielaborate in un modo originale rispetto agli altri Osservatori sulle Infrastrutture presenti. Tali informazioni hanno un valore economico e civile per ricercatori, studenti universitari, artigiani e professionisti, di chiunque voglia partecipare a discutere del valore o degli effetti di una infrastruttura per il territorio di riferimento e per tutto il paese. Senza dimenticare il contesto europeo.

Ripartiamo quindi dalla drammatica situazione europea e nazionale, dalla condivisa necessità di politiche per la crescita che spezzino il vicolo cieco delle politiche di austerità in cui si è cacciato il nostro continente. È indubbio che il rilancio degli investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture rappresenti una delle soluzioni possibili alla ripresa della crescita, della produttività, della competitività, dell'occupazione. Gli stessi numeri che porta il Governo uscente con l'XI Allegato Infrastrutture fanno impressione: 50 miliardi di costo aggiuntivo che pesano sul nostro paese per il ritardo infrastrutturale. Vuol dire, in sostanza, merci e persone che si spostano con maggiori difficoltà, bassa qualità della vita nelle città, imprese che chiudono o che non possono nascere, meno produttività, meno competitività, meno occupazione. Per essere consapevoli di come le cose siano cambiate, sempre citando i dati del Governo uscente, occorre anche ricordare che i mancati investimenti tecnologici nell'ICT - Information Communication Tecnology, riconducibili ad Agenda Digitale determinano per il settore dei trasporti un costo aggiuntivo di 30 miliardi, ovviamente all'interno di quello più generale sopra ricordato.

Per completezza di informazione va anche rammentato che il Governo uscente, con il citato Allegato, rivendica un'azione effettuata nel 2012 che ha snellito procedure, sbloccato finanziamenti per decine di miliardi, diviso la materia delle infrastrutture tra quella più operativa e cantierabile e quella di natura programmatica da inquadrare meglio, definito le priorità rispetto al contesto europeo e rallentato quelle meno decisive, adeguato le normative con misure all'avanguardia rispetto all'Europa, dato rilevanza a settori decisivi e prima meno considerati o assenti sul piano della programmazione, realizzato maggiore capacità di utilizzo dei fondi europei, migliorato il rapporto con Regioni ed Enti locali, avanzato proposte per decidere con maggiore consenso e partecipazione.

A nostro avviso, alcune singole azioni sono correttamente riportate, alcune modifiche normative sopravvalutate, però non siamo ancora al consolidamento di una strategia generale che possa invertire la situazione di ritardo infrastrutturale del nostro paese nel contesto europeo e mondiale. Ma un'operazione di tale portata che riguarda il futuro dell'Italia richiede il coinvolgimento di tutte le forze in campo, uno sforzo straordinario della politica, delle istituzioni, delle forze sociali come il sindacato.

Con la costruzione dell'Osservatorio portiamo un piccolo mattoncino a questo lavoro.

Bisognerà aggiungere molto altro da rinvenire nel nostro bagaglio più tradizionale, assieme ad uno straordinario sforzo d'innovazione capace di motivare e accrescere competenze esistenti, di estenderle per favorire un processo di partecipazione alle scelte economiche fondamentali per il nostro paese e per l'Europa.

Organizzare i non organizzati

Idee ed esperienze per il sindacato che verrà

di Ilaria Lani, Responsabile Politiche Giovanili CGIL Nazionale

Come connettere i nuovi soggetti del mercato del lavoro? Come costruire partecipazione e azione collettiva? Come dare potere ai nuovi esclusi? Sono domande oggi più che mai cruciali per affrontare la crisi della rappresentanza, o meglio, per cogliere la nuova domanda di rappresentanza.

Sono passati tre anni da quando i giovani della Cgil hanno affisso nelle strade e diffuso nel web migliaia di annunci di lavoro indecenti, una provocazione che serviva a lanciare la campagna "Giovani NON+ disposti a tutto". Si è trattato di una grande intuizione, sia per la forza del messaggio, che ha svelato e ribaltato l'immaginario dominante sulla condizione giovanile (ricordiamoci gli appellativi bamboccioni, choosy, sfigati), sia per gli strumenti adoperati, capaci di generare, rispetto a quel messaggio, identificazione e aggregazione.

La ricchezza della campagna ha consentito di gemmare nuove esperienze: dai forum del sito "Giovani NON+" i partecipanti ci segnalavano gli annunci di stage gratuiti, così nacque la campagna "NON+ stage truffa" che ancora oggi ci vede impegnati per ottenere una legislazione migliore, in particolare sul livello regionale. Allo stesso tempo, ci siamo battuti contro lo sfruttamento del praticantato e con la Filcams stiamo tentando di introdurre una regolamentazione nel contratto nazionale degli studi professionali; a questo fine abbiamo promosso, assieme alle reti di praticanti e professionisti, la campagna "conilcontratto.it".

Il rapporto costante con le reti di giovani, precari, professionisti rappresenta una grande risorsa per la Cgil, che in questi anni è stata alimentata anche grazie al Comitato "Il nostro tempo è adesso" e alle sue declinazioni territoriali, nate dopo il debutto nella giornata nazionale di mobilitazione del 9 Aprile 2011.

Queste sono solo alcune esperienze raccolte nel libretto appena uscito "Organizzare i non organizzati - idee ed esperienze per il sindacato che verrà": si tratta di esperimenti innovativi per il tipo di soggetti mobilitati, per i contenuti sollevati, per le forme utilizzate.

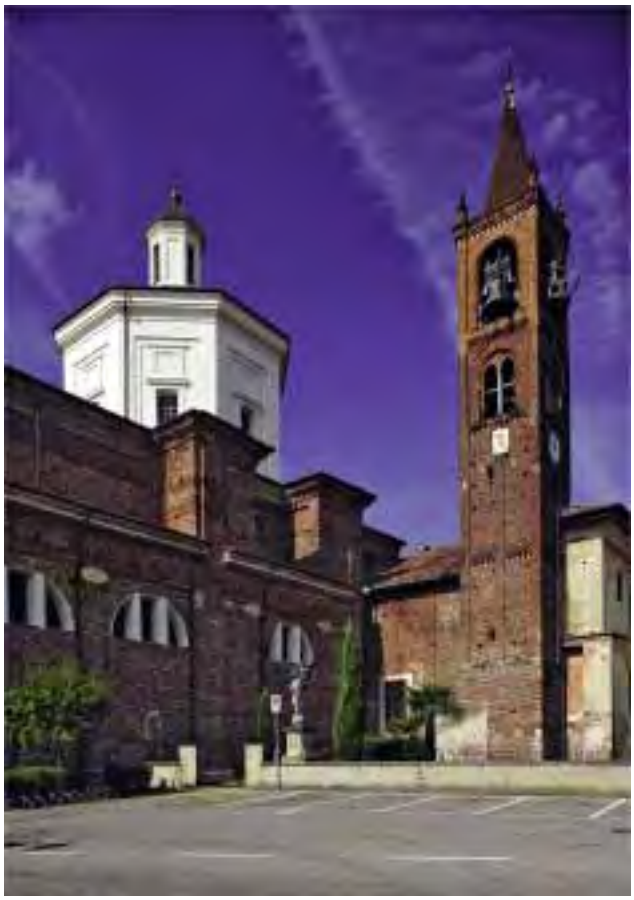
È, infatti, impensabile rispondere ai problemi delle giovani generazioni prendendo a riferimento le rivendicazioni e gli strumenti di trenta o quaranta anni fa.

Questo è vero per le forme organizzative, per le rivendicazioni sindacali, ma anche per le scelte contrattuali.

Una e ormai più generazioni sono intrappolate in una condizione di precarietà e di umiliazione, costrette a lavori saltuari, usa e getta, sottopagati, sottoinquadrati, senza diritti né ammortizzatori. O, peggio ancora, vivono in una perenne condizione di inoccupazione. Ciò significa che intere generazioni non hanno conosciuto la copertura del contratto collettivo e sono state costrette ad accettare qualsiasi condizione, abituandosi a vivere in completa solitudine il proprio lavoro o, perfino, ad essere messi in competizione l'uno con l'altro. Altri ancora hanno visto mortificata la loro professionalità attraverso un lavoro formalmente autonomo, che in realtà appare molto poco libero, proprio perché privo di tutele. Questo esercito di riserva è stato l'ultimo anello della catena su cui scaricare i rischi e i costi della produzione per poi diventare, all'occorrenza, lo strumento per mettere in discussione i diritti di tutti.

Agli occhi di queste lavoratrici e lavoratori la battaglia contro la precarietà, tutta orientata sulle modifiche legislative, è risultata distante ed inefficace e si pone per noi l'esigenza di coniugare la riforma della legislazione con un'azione contrattuale inclusiva, capace di guardare alle tante differenze che contraddistinguono le diverse condizioni.

Contrattazione inclusiva significa ricomporre la filiera dei diritti, includendo le tipologie di lavoro non dipendenti nei contratti nazionali, e sancire in primo luogo per tutti una giusta retribuzione, ma anche l'individuazione di nuovi diritti legati alla formazione, all'autonomia, alla professionalità. Sempre più i nuovi lavoratori pongono una domanda di conoscenza e riconoscimento professionale. Deve essere, infatti, il sindacato ad incalzare le imprese rispetto all'innovazione dei processi produttivi e non



limitarsi a subire le “non scelte” di politica industriale.
Contrattazione inclusiva significa guardare alle politiche pubbliche, siano esse nazionali o territoriali, per ridurre le disparità: pensiamo, per esempio, al sistema pensionistico o agli ammortizzatori sociali e a quanta iniquità è scaricata su coloro che hanno carriere fragili e discontinue.
Infine, contrattazione inclusiva significa rappresentanza inclusiva, ovvero si pone la necessità di garantire diritti sindacali anche alle lavoratrici e ai lavoratori precari.
La contrattazione inclusiva può trovare forza e legittimazione solo se accompagnata da una coerente strategia di reinsediamento. Significa costruire iniziative mirate per rendere trasparente, riconosciuta e partecipata nei singoli settori la nostra battaglia per tale contrattazione. Le campagne di sindacalizzazione già sperimentate in questi anni da alcune categorie, sulla scia del *community organising* americano, sono uno strumento per dare forza alle rivendicazioni contrattuali finalizzate ad includere i segmenti più fragili e non rappresentati.
Nella necessaria, e peraltro già avviata, riorganizzazione della struttura Cgil occorre non solo spostare risorse dal centro al territorio, ma spostare risorse dall’attività ordinaria a quella straordinaria. Come sappiamo, non è affatto semplice visto che attualmente l’attività ordinaria fa fatica ad auto-sostenersi, considerato il crescente bisogno di tutela dei lavoratori e la contemporanea riduzione delle risorse dovuta alla crisi economica ed occupazionale.
Ma occorre anche un reinsediamento sociale nel territorio che sappia riaggregare le differenti figure rispetto ai loro bisogni per costruire coalizioni sociali e battaglie locali: dal diritto alla casa, ai trasporti, allo sviluppo territoriale, alle scelte urbane, ai servizi pubblici, all’accesso al lavoro e alla formazione.
Il territorio non va solo presidiato, ma riattivato attraverso esperimenti sociali capaci di mobilitare innanzitutto gli iscritti e i simpatizzanti della Cgil: immaginiamo forme di coinvolgimento più informali, dirette e orizzontali che possano mettere a valore le sensibilità dei singoli compagni e magari intrecciarle con le competenze espresse nel territorio da studiosi, esperti, attivisti di altre realtà sociali.
Questo tipo di esperimenti, seppur con forme diverse, richiamano il ruolo esercitato dalle Camere del Lavoro alle origini quale spazio di aggregazione, mutualismo, formazione. Esattamente ripercorrendo questa visione sono nati alcuni progetti per attivare spazi di aggregazione rivolti a giovani e precari nelle sedi sindacali o all’interno di circoli culturali già presenti.

Si tratta, anche in questo caso, di tentativi per rispondere ad una forte domanda di partecipazione che tuttavia fatica, per molti motivi, ad avvalersi dei canali tradizionali.
Questa difficoltà richiama l’immagine di un animale che spesso è usato come metafora delle grandi organizzazioni di rappresentanza: l’elefante. L’elefante è un animale lento ai cambiamenti, ma è anche forte e solido, con una lunga memoria. Certo l’elefante non potrà mai essere rapido e scattante, però sopperisce a questo bisogno con la proboscide che gli consente di raggiungere qualsiasi cosa. La Cgil dovrebbe riorganizzarsi guardando a questa immagine e potenziando la propria proboscide con azioni straordinarie e sperimentali, capaci di arrivare anche nelle aree più periferiche della nostra società.
Quanto emerge dalla parabola del movimento 5 Stelle e dei movimenti sociali degli ultimi anni non può essere eluso: evidenzia, infatti, che le ragioni dell’azione collettiva non vengono meno, ma non possono essere sovradeterminate, devono nutrirsi del desiderio di costruire “comunità di destino” che rispondano, anche in maniera disordinata e sfuggevole, ai bisogni che ognuno porta con sé. Questo interroga profondamente anche le forme della rappresentanza sociale e richiede uno sforzo di innovazione considerevole per contrastare la delegittimazione e rilanciare il ruolo del sindacato generale. Se sapremo intraprendere questa sfida ed effettuare scelte coerenti e coraggiose, riusciremo sempre di più a parlare alle nuove generazioni, ma soprattutto ad essere per loro lo strumento di emancipazione che il sindacato è stato nella sua lunga storia.

Grazie, Andrea

di Franco Nasso

Venerdì 3 maggio 2013 è scomparso Andrea Grilli, Amministratore della Filt.

È molto difficile parlare e scrivere di Andrea, a così breve distanza dalla sua scomparsa. Per me, che ho perso un carissimo amico, è impossibile superare l'enorme vuoto di questa mancanza.
Andrea manca a tutti, a tutta la Filt, a tutte le compagne e a tutti i compagni che lo hanno conosciuto e gli hanno voluto bene.
E manca moltissimo alla sua straordinaria famiglia, della quale parlava sempre con grande affetto.
Ho conosciuto Andrea a metà degli anni '80 quando, da giovani delegati ferrovieri, iniziavamo la nostra l'attività sindacale nella Filt, nelle riunioni nazionali del personale viaggiante.
Interveniva sempre verso la fine delle riunioni e spesso doveva correggere e contrastare posizioni che non condivideva, ma lo faceva con competenza e lucidità di analisi e per questo si faceva ascoltare da tutti e, in poco tempo, era diventato un riferimento certo per le grandi capacità tecniche, per la conoscenza del contratto, per la facilità con la quale dominava la complessa disciplina degli orari.
Si era conquistato la stima di tutti per la preparazione, frutto dello studio, della precisione nel lavoro meticoloso e di un'intelligenza fuori del comune.
Ma Andrea non era un tecnico, era un dirigente della Cgil che ha scelto di agire quasi dietro le quinte. Nei tanti anni di attività nella Cgil non ha mai chiesto nulla per sé e non ha mai accettato proposte per incarichi nella Filt che, in molte occasioni, gli erano stati proposti.
Con una solida formazione politica giovanile, ha sempre contribuito al dibattito e alle scelte dell'organizzazione con analisi critica e spirito di innovazione, con una grande attitudine a porre sempre lo sguardo in avanti, nei processi di cambiamento che hanno profondamente modificato le ferrovie e l'intero mondo dei trasporti.
Tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90, nei quali le spinte corporative erano fortissime, si è battuto per una Filt capace di confrontarsi con i cambiamenti attraverso un'azione contrattuale con costante impronta confederale.
Proprio in quegli anni nasceva e si rafforzava il sindacalismo autonomo, con rivendicazioni acquisitive, sostenute da modalità di esercizio dello sciopero molto aggressive e senza regole, dentro un sistema di aziende pubbliche di servizio molto vulnerabile.
Tutto ciò mentre la pessima gestione delle aziende, e di FS in particolare, portava i bilanci al progressivo tracollo, nel disinteresse dei governi e dei vertici aziendali e con il conto portato successivamente al paese e ai lavoratori.
Nella Filt di quegli anni, Andrea è stato tra i protagonisti della battaglia politica molto difficile, sostenuta sempre con coerenza e lucidità, per contrastare la deriva corporativa.
Poi, la sua scelta di non stare mai in prima fila lo ha portato a lavorare per molti anni in Emilia, a diretto rapporto con i tanti compagni e lavoratori che si rivolgevano a lui per consulenze sulle tante questioni legate ai contratti e al sistema pensionistico, materie che dominava con assoluta competenza e, con grande e paziente lavoro, non lasciava nessuno senza risposta.
Dopo molti rifiuti opposti alle tante proposte di impegno diretto nell'Organizzazione, nel 2009 ha deciso di assumere il ruolo di amministratore della Filt nazionale, che ha svolto con la semplicità che nasceva da una indiscutibile competenza, con il rigore, la serietà e la sobrietà che ha sempre messo nel lavoro.
Anche a Roma, in questi anni con noi, Andrea non è stato solo l'amministratore che ha curato benissimo la gestione dei bilanci. È stato un dirigente nazionale della Federazione, come sempre schivo, mai invadente, molto attento ai ruoli, che non ha mai fatto mancare il suo grande contributo, ben conosciuto da tutti i compagni che sono stati in Filt in questi anni.
Ed erano sempre le situazioni informali, nelle quali si concretizzava il contributo di Andrea nelle scelte della Federazione, come capitava quasi tutti i giorni; di mattino presto, mezz'ora prima che gli altri arrivassero in Filt, con lui si discuteva di tutto, della politica e delle sue amarezze e molto della Cgil, della Filt e dei tanti problemi da affrontare, che in questi anni non sono mai mancati.
Poi l'amicizia, l'idea dell'amicizia di Andrea. Parlando con la sua bella famiglia nei giorni del lutto ho sentito da loro la ragione per la quale aveva accettato di venire a Roma: "vado a Roma perché me lo ha chiesto un amico!".
Quell'amico di tanti anni ero io, ma posso aggiungere, sapendo che Andrea non ci perdonerebbe la retorica, che Andrea si è fatto voler bene da tutti, per il suo modo schivo ed essenziale, per la sua capacità di ascoltare, insieme alla straordinaria capacità di stare con amicizia nei rapporti con le compagne e i compagni.
In questi anni trascorsi con noi in Filt Nazionale, è stato un riferimento per tutti per le sue tante qualità politiche e professionali, ma lo è stato moltissimo anche per l'amicizia con la quale si è meritato il grande affetto che lo circondava.
La Filt perde un compagno straordinario e tutti noi un amico. Io, un compagno e un amico fraterno di tanti anni di vita e di lavoro. **Ciao Andrea**

Accordo sulla rappresentanza

di Giovanni Luciano, Segretario Generale Nazionale Fit-Cisl

Le riflessioni della Fit-Cisl

Dopo decenni di attesa, il 31 maggio 2013, Cgil-Cisl-Uil hanno sottoscritto un accordo con la Confindustria che regola, finalmente, la rappresentanza e la rappresentatività in questo Paese.
Come dirò più avanti, non è per dare spiegazioni che entrerò un po' nel merito, ma per sottolineare quali sono, a mio avviso, gli aspetti politici più rilevanti.
L'accordo è storico, non per abusare l'aggettivo ma perché, veramente, si codificano le procedure per un'effettiva democrazia sindacale. La democrazia, vale sempre la pena ricordarlo, è quella cosa dove tutti hanno il diritto di parola, il dovere di rispettare le regole e dove la maggioranza decide. Le "dittature" di minoranza sono altra cosa.
Un'intesa, quella del 31 maggio 2013, che scioglie alcuni dei nodi rimasti irrisolti dal precedente omologo accordo del 28 giugno 2011 e che definisce meglio altri aspetti che, nei fatti, ne avevano lasciato al palo l'applicazione pratica.
La misurazione della rappresentatività è fatta considerando equamente il numero degli iscritti con il numero dei voti conseguiti dalle sigle nelle elezioni delle Rsu. Quindi, contano i voti e non i delegati eletti, ad esempio.
È stata precisata meglio quale sarà la procedura di certificazione del numero degli iscritti. Se ci pensiamo, è l'architrave dell'intesa. Senza certezza del dato degli iscritti, tutto il resto non avrebbe senso e applicazione praticabile.
È stato chiarito che, dove il sistema di rappresentanza è già basato sulle Rsu, queste restano e si rinnovano. Penso alle FS, dove ritengo scandaloso che, per "problemi" unitari, non si sia ancora potuto immaginare di mettere in campo il loro rinnovo dopo "soli" sei anni che sono scadute. Questi sono aspetti che non giovano al Sindacato confederale.
È stato anche chiarito che, laddove il sistema è basato sulle Rsa, valgono solo gli iscritti certificati. Non è banale rispetto ai possibili equivoci lasciati tra le righe dell'accordo del 28 giugno 2011.
Come dicevo all'inizio, non intendo certo fare la spiegazione dell'accordo siglato dalle nostre Confederazioni, sarebbe un esercizio superfluo. Mi interessa, invece, mettere in evidenza quanto quest'accordo carichi di responsabilità le categorie.
Le Federazioni dei Trasporti di Cgil, Cisl, Uil ora hanno un compito da svolgere, il più celermente possibile, per dare pratica attuazione all'accordo nel settore dei trasporti.
Infatti, sono diverse e di grande spessore politico le vicende lasciate alla regolazione di categoria, pur all'interno della cornice confederale.
Per esempio, il passaggio dal sistema basato sulle Rsa a quello sulle Rsu, in ogni singolo CCNL, è possibile se deciso unitariamente. Non è di poco conto.
Dovremo decidere la regolamentazione per la presentazione delle piattaforme, per le delegazioni trattanti e per tutti gli aspetti che attengono alla elaborazione delle piattaforme stesse.
Occorrerà schedulare per ogni CCNL quali siano le "modalità di consultazione certificata" a valle della sottoscrizione.
Occorrerà importare in questo Regolamento di applicazione nel settore anche le modalità di regolazione del dissenso.

L'accordo ha definito che sia favorita la presentazione di piattaforme unitarie, ma ha anche regolato che, laddove ciò non fosse, per essere presentabili le piattaforme debbano essere supportate da sindacati che abbiano complessivamente un grado di rappresentatività del 50%+1.
Insomma, dobbiamo prevedere una nostra regolamentazione, per molti versi impegnativa e politicamente molto rilevante, e lo dobbiamo fare senza ulteriori slittamenti temporali.
La regolamentazione che decideremo di darci dovremo poi trasformarla in accordo con le Associazioni datoriali del settore che aderiscono a Confindustria, anche se credo che, a breve, questo sistema, così com'è avvenuto a valle del 28 giugno 2011, si estenderà anche alle altre Confederazioni datoriali.
Per fortuna non siamo all'anno zero.
Ne abbiamo già parlato unitariamente e abbiamo anche iniziato, seppur con qualche stop and go, un lavoro di elaborazione comune che ora deve essere assolutamente portato a conclusione.
L'importanza politica di un simile cambio di paradigma impatterà

con forza sulle relazioni industriali ovunque, ma forse ancor di più nei trasporti ove la frammentazione sindacale spesso raggiunge aspetti numerici poco funzionali, per essere eufemistici.
Questo accordo farà giustizia su molte cose, tra i sindacati e, forse, anche nei sindacati stessi. Si vedrà, a valle della certificazione degli iscritti, se gli iscritti ci sono o meno.
Volendo essere ruvidi, si può dire che qualche ologramma si mostrerà chiaramente come tale.
Non è vero, come dicono formazioni minori, che quest'intesa è liberticida e che sarà una dittatura di Cgil, Cisl, Uil. Semmai è vero che si scioglierà della neve. E questo sarà un aspetto utilissimo per poter meglio regolare altri due aspetti fondamentali: la ripartizione delle libertà sindacali e la regolamentazione dello sciopero.
Per quanto riguarda il primo aspetto è noto come sia sempre molto spinoso il tema della ripartizione dei permessi sindacali, in special modo ove questo avvenga al di fuori di aziende di grandi dimensioni. Il caso degli autoferrotranvieri è emblematico in tal senso. Nascondendosi dietro alla grande frammentazione di aziende del sistema in tanti, troppi, tra associazioni datoriali e sindacati, evitano di regolare le cose rispetto all'effettiva presenza di iscritti.
Al contrario, serve fare chiarezza perché in un momento storico ove queste risorse sono ridotte, per esigenze di sostenibilità economiche delle imprese, devono essere corrispondenti all'effettiva rappresentatività dei singoli sindacati.
Per quanto riguarda lo sciopero, senz'altro potremmo cavarcela dicendo che la legge non si tocca. Bene. Ci saremmo lavati la coscienza ideologicamente, ma avremmo omesso di vedere come e quanto stia agendo, "legiferando", la Commissione Alesse.
Basta vedere le modifiche che sta apportando alle varie provvisorie regolamentazioni o studiare quello che chiamo il "caso Parodi" nel merci.
Siamo stati sanzionati per non aver applicato la legge, anche se nel trasporto merci molti degli istituti contestatici non sono presenti nella specifica parte del Contratto relativa allo sciopero, a suo tempo valutata idonea dalla Commissione di Garanzia del tempo.
Cito quest'aspetto perché lo sciopero nei trasporti è un problema quotidiano dei cittadini, che la politica e le istituzioni non vogliono risolvere riguardo al mancato rispetto dei contratti e degli accordi da parte delle controparti, ma che, spesso, vede piccole formazioni scioperare per ottenere un ruolo contrattuale che non hanno.
Senza citare alcuno, questo è un aspetto evidente ultimamente nel trasporto pubblico locale, soprattutto a Roma.
Penso che debba essere il Sindacato stesso, a valle della Regolamentazione che faremo con le controparti sulla rappresentanza e sulla rappresentatività nei trasporti, a studiare ed offrire soluzioni nuove che, garantendo il massimo della democrazia, mettano in campo soluzioni più efficaci e meno impopolari per poter risolvere le vertenze.
Non aspettiamo che, di nuovo, se ne cominci ad occupare il Parlamento in senso ulteriormente restrittivo. Già la legislazione attuale lo è ed è piena di pecche e di questioni inique da correggere. Faccio riferimento, ad esempio, alla corsa all'occupazione della casella introdotta da un sistema di rarefazione che non ha raggiunto lo scopo originario pensato dal legislatore.
Non vorremmo di nuovo doverci misurare con questioni tipo referendum preventivo o altre amenità. L'aver messo a regime un sistema di misurazione cogente del grado di rappresentanza e di rappresentatività ci aiuterebbe sicuramente in una modifica di regolazione.
Conscio di essere provocatorio nel ragionamento, non si può non condividere quanto possa essere legato questo tema, come quello dei permessi sindacali, all'accordo del 31 maggio 2013.
Lavoriamo velocemente tra noi alla Regolamentazione nei trasporti degli accordi del 28 giugno 2011 e del 31 maggio 2013 e facciamo un buon uso di quello che realizzeremo.
Sono convinto che sia un dovere ineludibile di Filt, Fit e Uiltrasporti.

SEA: *una storia italiana*

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Milano

PREMESSA

La vita è fatta di vicende ed episodi che segnano e cambiano. Fatti personali prima di tutto, ma anche questioni legate al proprio lavoro, in particolare nel nostro mestiere, così coinvolgente e appassionante, così strettamente intrecciato con la dimensione personale. Da segretario a Brescia iniziai, poco dopo l'insediamento, a gestire una brutta vertenza legata ad una cooperativa presso l'Aeroporto di Montichiari (strano legame il mio con questo settore), che si chiuse poco prima della conclusione del mio incarico. Allo stesso modo, le vicende di Sea stanno segnando profondamente questa fase del mio impegno sindacale a Milano, legate sia alla quotazione in Borsa, di cui ho già avuto modo di scrivere su questo giornale, sia all'eterna diatriba tra Linate e Malpensa, che ha recentemente vissuto un'accelerazione, sia alla questione di Sea Handling, della quale mi accingo a scrivere.

Vertenze che permettono di guardare criticamente alle tue certezze, al rapporto con la tua stessa organizzazione e con il resto dei soggetti in campo, dalle istituzioni alla politica, ai lavoratori, alle imprese. Fatti che, più di ogni analisi teorica, consentono di accedere alla complessità delle dinamiche economiche e sociali, mai riconducibili a semplici slogan. Vicende che, sono sicuro, incideranno sia sul mio agire sia sulle scelte future della nostra organizzazione, ma che, soprattutto, permettono di cogliere nel profondo la debolezza e la fragilità del nostro Paese. Per questo Sea Handling è una storia soprattutto italiana. Così come lo fu quella di Alitalia.

I FATTI

Sea S.p.A. è la Società di gestione degli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, posseduta da sempre dal Comune (maggioranza assoluta) e dalla Provincia di Milano. Tale assetto azionario, dopo ripetuti tentativi di vendita e privatizzazione nell'ultimo decennio, compreso quello del 2012, è oggi così composto: Comune di Milano 54.81%, Fondo di Investimento F2I 44.31%, Altri 0,88%.

Nell'Aprile 2002, in ottemperanza alla Direttiva Europea 96/97 in merito al libero accesso al mercato dei servizi di terra negli aeroporti della Comunità, è costituita la società SEA Handling Spa controllata al 100% da Sea Spa. Ricordiamo che la nascita di Sea H. prevedeva l'ingresso nel capitale sociale della società di gestione dell'aeroporto di Francoforte, Fraport, indispensabile al risanamento ed efficientamento. Quel progetto, al momento della firma, fu fermato dall'allora sindaco Albertini. Giusto ricordare che la Filt, forse da sola, giudicò negativamente quel fatto. In quell'occasione, tutte le Organizzazioni Sindacali diedero il via libera al riassetto societario (Accordo del 04/04/2002), dopo aver ottenuto garanzie occupazionali quinquennali attraverso un verbale sottoscritto con il Comune di Milano il 26/03/1999. Proprio questo atto, che tra l'altro si dimostrò di dubbia efficacia, ha costituito uno degli elementi fondanti a sostegno della tesi della commissione europea sugli aiuti di stato, confermando che non è con eccessi di zelo, dannose rigidità sindacali o ricerca di formali protezioni che si tutela il lavoro.

In quegli anni inizia la grande trasformazione del mercato del trasporto Aereo con l'ingresso delle compagnie Low Cost, la crisi delle compagnie aeree nazionali, la deregulation nel settore dei servizi di terra aeroportuali, nonché alcune specifiche situazioni che hanno influenza sul Trasporto Aereo (settembre del 2001). Per Sea e il contesto territoriale lombardo, si aggiunge la rottura dell'alleanza tra Alitalia e Klm, che riduce i voli intercontinentali, la crisi di Alitalia sino al de-hubbing di Malpensa, il fallimento del progetto basato su Lufthansa. A questo aggiungiamo la perenne querelle Linate/Malpensa.

Per Sea Handling sono anni di perdite, come per tutte le società di Handling in questo Paese. Le contromisure a queste situazioni sono differenti. In altre realtà aeroportuali si esternalizza scegliendo la strada della drastica riduzione dei costi del personale. Negli aeroporti milanesi accade invece che Sea Spa effettui il ripianamento delle perdite e gli aumenti di capitale necessari a permettere a questa società di stare sul mercato. Dal 2002 al 2006 si tratta di una operazione di salvataggio di circa 230 milioni di euro. Si deve ricordare lo scherno e le accuse che la Filt ha subìto in tutti questi anni ogni volta che ha posto come priorità assoluta il pareggio di bilancio proprio perché non era normale una copertura dei disavanzi.

Eppure, un'altra scelta era possibile, senza rincorrere le scelte di ristrutturazione fatte in altre realtà con pesanti conseguenze sul mondo del lavoro, ma ponendosi il problema di un'Azienda che continuava a perdere 50 mln € all'anno. Infatti, a partire dal 2007, proprio nella fase più dura per Sea, dopo il de-hubbing di Alitalia da Malpensa, le Organizzazioni sindacali e la Filt in primis, iniziano una fase di risanamento (che certo sarebbe stata più facile

nel periodo precedente) attraverso una ristrutturazione organizzativa, il miglioramento della produttività e l'uso massiccio di ammortizzatori sociali per via del -25% di attività. Riducendo progressivamente il disavanzo negli ultimi 4 anni, nel 2012 Sea H. chiuderà con un passivo di 2 mln €. L'obbiettivo del pareggio di bilancio sarebbe oggi a portata di mano.
Sennonché, nel 2006, parte la "strana inchiesta" della Commissione Europea che, a fronte di una denuncia anonima di un concorrente, inizia col chiedere chiarimenti sugli aumenti di capitale di SEA Handling.
Si avvia una fase per noi oscura. Come abbiamo avuto modo di capire nel corso del nostro viaggio a Bruxelles, l'istruttoria è costruita senza che il Governo Italiano si occupi mai della cosa, lasciando la difesa nelle mani della sola Sea. Sta di fatto che, dopo che nel 2007 fu comunicata l'archiviazione della pratica (!), nel 2010 (dopo ben 4 anni!) fu aperta un'indagine formale per presunti aiuti di stato.
Il 19/12/2012 la Commissione Europea ha notificato al Governo Italiano la decisione con la quale ha valutato come aiuti di Stato, incompatibili con il libero mercato, gli aumenti di capitale e il ripianamento delle perdite, effettuati a favore di SEA H. da SEA Spa nel periodo 2002-2010 (circa 360 mln € + Interessi per un totale di circa 450 mln €). La complessa articolazione delle motivazioni contenute nel provvedimento della Commissione Europea ruota sostanzialmente intorno ad un concetto di fondo: a fronte di un mercato libero e totalmente aperto alla concorrenza, la situazione debitoria di SEA H. è stata gestita come un soggetto pubblico e non come avrebbe fatto un privato, il quale, secondo la Commissione con quelle perdite avrebbe chiuso o ceduto l'impresa.
Inizia la tempesta perfetta.
I tempi per avere una risposta da parte del Tribunale Europeo su un eventuale ricorso contro tale decisione sono di circa due anni. Tali ricorsi non hanno però effetto sospensivo, ma anche le istanze di sospensione hanno tempi di risoluzione che rischiano di non coincidere con le necessità di Sea Handling che dovrà, entro la fine di Giugno, approvare il Bilancio del 2012, all'interno del quale dovrebbe, in linea teorica, accantonare i 450 mln € per far fronte alla sanzione. Se facesse questo, ci troveremmo di fronte al fallimento della società. Crollerebbe il valore della stessa, si porrebbero i 2300 lavoratori in una condizione di estrema debolezza, si metterebbero in discussione gli attuali accordi di natura commerciale tra Sea H e le compagnie aeree, si priverebbero gli aeroporti di Linate e Malpensa della necessaria operatività. Il combinato disposto degli elementi di cui sopra ci dice, inoltre, che tale fallimento potrebbe avvenire senza aver potuto discutere della legittimità della decisione della Commissione.
A questo si aggiunga che tutto avveniva in una fase di instabilità politica nazionale e regionale (eravamo nel pieno della campagna elettorale), nel corso di una rottura in seno alla proprietà tra Comune di Milano e F2i per gli strascichi derivanti dalla mancata quotazione. Per ultimo, ma non in ordine di importanza, tutti gli organi societari (CdA di Sea H. incluso) erano e sono scaduti e da rinnovare.

LA FILT, I SINDACATI E I LAVORATORI

Superato lo sgomento dei primi giorni, il primo impegno che ci siamo presi è stato quello di capire in profondità cosa stava accadendo. Ho notato che questo sforzo, che ha occupato un intero mese di lavoro, non è stato compreso da parte di molti lavoratori e spesso neanche dalle altre OO.SS. Come se si potesse gestire una vicenda così complessa, e che riguarda il destino di più di 4000 lavoratori, senza sapere se le strade da percorrere siano realizzabili. Noi lo abbiamo fatto, avvalendoci del supporto di diversi esperti, di una conoscenza non improvvisata di quanto avveniva, di una discussione fatta senza reticenze. Questo anche quando tutti ci chiedevano di limitarci a dichiarare scioperi senza una chiara piattaforma e con obiettivi impossibili.
Ci siamo poi dati una impostazione di lavoro, condivisa con il nostro gruppo dirigente aziendale, fondata su alcuni capisaldi.
1 - **Autonomia di giudizio e di azione sui nostri obbiettivi.** Non è un elemento scontato in una vicenda in cui tutti i soggetti politici, economici, aziendali ed anche sindacali giocavano e giocano una loro partita autonoma, non necessariamente, anzi spesso in contrapposizione, con la scelta di tutela del lavoro.
2 - **Ricerca di unità sindacale quanto più larga possibile** ma mai a discapito del principio sopra enunciato. Siamo riusciti faticosamente, pazientemente e con le mediazioni necessarie a tenere assieme CGIL CISL UIL e a fasi alterne anche UGL (a dimostrazione che spesso l'unità si può

avere, ma solo con una grande fatica e cognizione di sé). Subito si è invece rotto il rapporto con il sindacato autonomo e di base, che autonomo è solo per convenzione e che, invece, ha fin da subito perseguito una logica orientata all'erosione del consenso verso il sindacato confederale e spesso di asservimento a logiche politiche (ed economiche) inconfessabili. Basterebbe ripercorrere nella storia Sea le tante indicazioni sbagliate, per fortuna dei lavoratori quasi mai in grado di diventare realtà.

3 - **Rapporto limpido e costante con i lavoratori.** Abbiamo provato sempre a dire loro la verità. Ci siamo riusciti quando il nostro gruppo dirigente aziendale si è messo in campo coraggiosamente, nonostante le minacce e gli assalti alle sedi, per spiegare ciò che stava accadendo. Abbiamo fallito nelle assemblee generali, dove il tema del contendere è diventato lo scontro tra noi e gli "autonomi", falsando il dibattito dei giorni seguenti, a dimostrazione che una democrazia consapevole si costruisce nella quotidianità e non nel vuoto assemblearismo. Il rapporto tra noi e i lavoratori ha avuto insomma fasi alterne, dall'aggressione subìta nel primo periodo, alla consapevolezza spaventata poi, sino al fatalismo e alla disattenzione ultima (come si evince dalla molto scarsa partecipazione agli ultimi scioperi ed iniziative sindacali). I lavoratori oggi appaiono divisi tra chi pensa che tutto è stato concordato da una mano oscura che ogni cosa manovra e che nulla si può fare, chi ritiene che tutto si risolverà e nulla cambierà e chi infine ha seguito la nostra idea che le cose si possono cambiare se si esercita un ruolo positivo insieme.

4 - **Evitare a tutti i costi il fallimento di Sea Handling.** Anche questo approccio era tutt'altro che scontato. Si tenga conto, infatti, che da più parti il fallimento è stato visto come la soluzione di tutti i mail. Non solo da parte di chi avrebbe voluto usare questa occasione per liberarsi di lavorazioni con poco margine, ma anche da chi avrebbe dovuto tutelare i lavoratori. Chi ha sostenuto (autonomi ma anche altri sindacati confederali, in alcune fasi) che si sarebbe potuto far rientrare tutti i lavoratori in Sea SPA, pur sapendo che questo non sarebbe stato né possibile né consentito, ha creato un danno enorme a tutti, mettendo non solo in secondo piano la battaglia contro il fallimento, ma addirittura considerandola dannosa perchè in contrasto con l'idea di accomodarsi tutti nella "casa madre".

5 - **Allineare tutti i soggetti all'obbiettivo di non far fallire l'Azienda**, nella consapevolezza che solo in questo modo avremmo potuto avere qualche possibilità di riuscita. Questo ha significato innanzitutto cercare di portare allo scoperto gli interessi di ognuno e sopratutto svolgere una vera e propria azione di lobbing che ci ha portato, con il contributo della Filt Nazionale e della stessa Susanna Camusso, in tutti i luoghi e tutte le sedi utili per spiegare la situazione e chiedere interventi. Dal Ministero, alla Commissione Europea (esperienza che riprenderò brevemente dopo), dai Parlamentari Europei a quelli Italiani ed infine con la proprietà (Comune e F2i), provando a rimettere assieme attorno a tavoli sindacali soggetti che non dialogavano più.

Una strategia che per sua natura è più discreta e sotto traccia e per questo più attaccabile da chi immagina che bastino le urla e qualche presidio semivuoto a risolvere i problemi. Come a dire che servono i neuroni e non i watt. Il quadro che ne abbiamo ricavato è piuttosto deludente e desolante soprattutto in rapporto alla politica e alle sue articolazioni sul territorio. Spesso distanti e disinformate, ma soprattutto indisposte alla comprensione e al dialogo. Lo dico con l'amarezza che deriva dalla mia storia personale e convinto che sempre di più non potremo risolvere da soli i problemi del lavoro. Da qui la necessità di ritrovare un autorevole e autonomo legame con la politica. Nota sicuramente positiva è invece il comportamento del Comune di Milano, che ha coraggiosamente messo in campo tutte le azioni possibili per scongiurare il deteriorarsi della situazione sanando, per quanto ci riguarda, ferite profonde che si erano determinate nella fase della mancata quotazione.

L'EUROPA

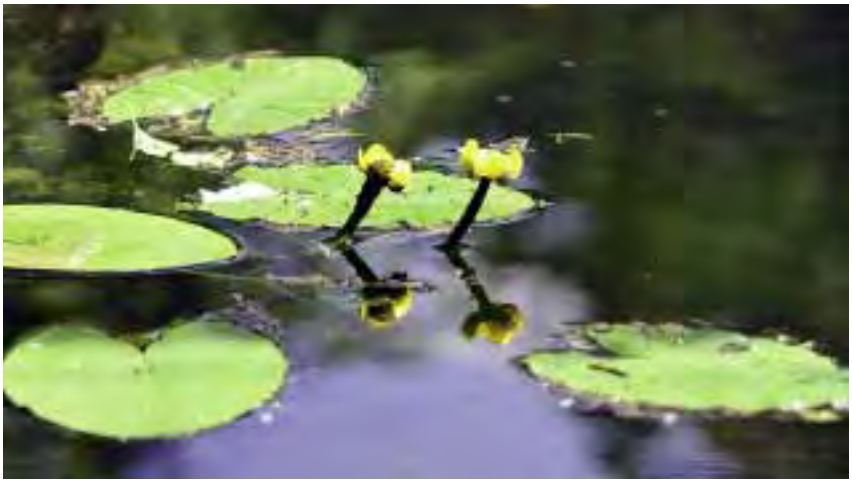
Questo episodio merita un piccolo approfondimento. Il viaggio della delegazione sindacale Filt-Fit-Uilt in Europa per una audizione presso la Commissione Europea è stato un appuntamento non scontato che abbiamo testardamente voluto e realizzato attraverso la Filt Nazionale ed ETF (mi sia concesso di ringraziare qui la compagna Elisabetta Chicca della Filt nazionale, prezioso, generoso e competente aiuto in quella fase). Lo abbiamo fatto perché era giusto che i lavoratori potessero avere voce in quella sede.

Non ci aspettavamo nulla sul piano pratico, ma la sensazione è stata terribile. Abbiamo toccato con mano l'importanza delle decisioni che lì si prendono, nella completa assenza di una verifica politica, fondate solo su un complesso equilibrio tra Stati Nazionali. Abbiamo misurato l'assenza e il poco peso che il nostro Paese ha avuto sinora (dov'era

mentre alcune decisioni si prendevano?). Abbiamo infine constatato il peso delle tante lobby presenti tra le quali (spiccava per assenza) quella che dovrebbe rappresentare gli interessi dei lavoratori.
Penso francamente che lo sbilanciamento tra i poteri assegnati e l'assenza di meccanismi decisionali democratici e trasparenti non sia più sostenibile e che rischi di condannare l'Europa ad essere vista come un luogo dal quale difendersi e non nel quale riconoscersi.
Credo, infine, che il sindacato debba attrezzarsi, senza preclusioni ideologiche e con forti investimenti di risorse, per pesare di più in quel contesto o davvero rischieremo la completa indifferenza rispetto ai processi in atto, sempre meno modificabili sul piano nazionale.

OGGI

Governo, Comune, F2I e Sea hanno presentato i ricorsi contro la Decisione della Commissione. Allo stesso modo, tutti (escluso il Governo che non era titolato a farlo, ma che ha formalmente appoggiato le altre istanze) hanno fatto Istanza di Sospensione del provvedimento al Tribunale Europeo. Il Governo pare essere infine sceso in campo, in maniera diplomatica e forse ancora timida, sia non chiedendo ad oggi l'attuazione della decisione dell'Europa, sia spingendo sull'Europa per la riapertura di una sorta di tavolo negoziale che individui altre soluzioni possibili.
Il Comune di Milano e CGIL CISL e UIL hanno presentato un ricorso al TAR contro i pochi atti del Governo fatti in recepimento della decisione. Il ricorso ha avuto un esito molto positivo anche nei contenuti che hanno motivato l'accoglimento della richiesta. L'Azienda Sea ha fatto ciò che era in suo potere per contrastare ciò che stava accadendo. Lo penso ora e l'ho pensato quando ha provato, ad oggi senza ottenere risultati, ad imbastire una soluzione alternativa rispetto al pagamento della somma, proponendo la vendita ad un grande operatore Europeo.
Il 4 Giugno Sea Handling ha deciso l'approvazione del bilancio 2012 senza l'appostamento della sanzione di 450 mln di Euro, sulla base di complesse valutazioni legali che si fondano essenzialmente sulla sentenza del TAR. Si è così compiuto un passo importante che evita, almeno per qualche tempo, il fallimento della Azienda e l'ingenerarsi di una situazione drammatica.
Ora si apre uno scenario diverso, che ci lascia più tempo, nella consapevolezza però che la situazione rimane complessa e difficile. Il Bilancio 2012 di Sea Handling, analogamente a quello del 2011, è in perdita, questo significa che bisognerà necessariamente procedere, nel bilancio 2013, ad una ricapitalizzazione che dovrebbe essere autorizzata dalla Commissione Europea, la quale nel frattempo non ha cambiato di una virgola le sue rigide posizioni. Rischiamo di trovarci ancora, tra meno di un anno, in una condizione difficilissima derivante dall'impossibilità di ricapitalizzare. Senza dimenticare il rischio connesso ad un esito negativo del ricorso di merito.
Per questo motivo dovremo fin da subito chiedere che il Governo intervenga nei confronti della UE sulla inapplicabilità di quella Decisione così com'è. Perché sbagliata nel merito, considerando alla stessa stregua gli aiuti di stato e i mancati dividendi alla proprietà pubblica; SEA Spa ha sempre generato risultati per i soci (500 mln di dividendi in dieci anni) e mai ricevuto finanziamenti pubblici. Perché squilibrata nel confronto con le altre realtà Europee, alcune delle quali (Francoforte per esempio) non hanno nemmeno separato le strutture societarie, continuando a tenere separate solo le contabilità e andando avanti senza che nessuno abbia posto problemi. Non si può far morire una



realtà industriale come questa, nella nostra condizione di crisi, per una Decisione che non tiene conto degli sforzi compiuti verso la messa in equilibrio della Società, ad oggi quasi raggiunta. Infine, perché non può essere solo il sistema delle cooperative negli Aeroporti, con la loro carica di illegalità e precarietà, l'unico modello industriale vincente in Italia.
Dobbiamo però essere realisticamente consapevoli che ci sarà una difficile trattativa ed una mediazione tra Italia ed Europa. Non aspettiamoci un giudizio che porti indietro le lancette della storia lasciando tutto inalterato. Se ne prenderemo coscienza, capiremo che non potremo stare fermi nell'attesa di un nuovo "inaspettato" intervento della Commissione. Si dovrà agire a partire dal raggiungimento dell'equilibrio di bilancio, tenendo conto che altre ricapitalizzazioni non saranno attuabili e che siamo di fronte ad una possibile limitazione nell'utilizzo e nell'efficacia degli ammortizzatori sociali fin qui usati a seguito della nuova normativa nazionale. Ma forse anche questo non sarà sufficiente.
Non c'è gloria in questa vicenda, e chi la cerca sbaglia, e non ci attendiamo che siano riconosciuti gli sforzi che abbiamo fatto. Comunque andrà, ci troveremo a dover compiere scelte che toccheranno la condizione del lavoro. Noi dobbiamo salvare il lavoro e la dimensione industriale nel quale si colloca, salvaguardando con essa i lavoratori. Sarà difficile da spiegare e non so se ci riusciremo, ma in questa vicenda così come più in generale in questo mestiere, dentro questa Organizzazione, in questo Paese e in questo momento, nulla è mai facile.
Chi pensa il contrario propone soluzioni che o sono impossibili o aggravano la già difficile condizione in cui agiamo.

Dai rami secchi al taglio dell'albero

di Stefania Pugliese, Responsabile Dipartimento Ferrovieri Filt-Cgil Piemonte

Le scelte della Regione Piemonte, ignorando completamente il valore sociale ed economico del sistema dei trasporti e il suo ruolo nel superamento della crisi come leva per la crescita, anche attraverso una politica di investimenti indirizzati al miglioramento delle infrastrutture, mettono pericolosamente a rischio il diritto stesso al trasporto pubblico e svilisco no le legittime esigenze delle popolazioni più fragili e delle aree periferiche.

Dopo quattro anni durissimi, la situazione economica nella regione Piemonte è fortemente compromessa. Il Piemonte è la prima regione del Nord per tasso di disoccupazione e la seconda d'Italia per utilizzo di ammortizzatori sociali. Questo ha comportato la pesante erosione del risparmio e la perdita di reddito per molte famiglie, pensionati, donne e giovani. La disoccupazione e la scomparsa quotidiana di imprese, la crescita vertiginosa delle ore di cassa integrazione, la crisi del commercio e dei consumi creano difficoltà economiche al limite della sostenibilità e costituiscono un forte pericolo per la tenuta sociale della nostra popolazione. I governi che in questi anni si sono susseguiti hanno perseguito una politica generale di riduzione della spesa pubblica. Particolarmente grave appare la situazione del trasporto pubblico che ha subíto una diminuzione dei fondi nazionali, partendo dal valore dei contratti di servizio già in essere per il sistema bus e treni di circa 7 mld di euro, per complessivi 2 mld e 100 mln di euro. Questo in conseguenza dei tagli effettuati dai governi Berlusconi e che si sono stabilizzati col governo Monti.

Il Piemonte è una delle regioni più penalizzate dalla riduzione dei trasferimenti dello Stato e il presidente Cota, accettando un taglio di 115 milioni l'anno, condiviso ed approvato dalla Conferenza delle Regioni, ha potuto pagare il servizio dei treni regionali svolto da Trenitalia solo per il primo trimestre, continuando ad accumulare debiti nei confronti delle province e dell'agenzia metropolitana. Per i servizi effettuati da Trenitalia nel 2012, infatti, solo da gennaio di quest'anno, è stato previsto un piano di rientro per circa 30 mln al mese, per un totale di 190 mln. Per il servizio del 2013, con una delibera regionale, sono stanziati per il trasporto su ferro 207 mln di euro, a fronte di un contratto di servizio che ne varrebbe 248.

Trenitalia sta tentando una mediazione con la Regione perché lo scenario non evolva nella rescissione del Contratto di servizio stipulato per gli anni 2011/2016. Al momento, in attesa di verificare il punto di caduta della Regione, Trenitalia dichiara l'impossibilità, per la mancanza dei tempi tecnici, di effettuare modifiche all'orario programmato da giugno, ma anche con un piano di riduzione del servizio che preveda la chiusura di altre linee (la Novara Varallo, la Vercelli Casale e la Cuneo Ventimiglia sono quelle su cui presumibilmente si agirà), la riduzione dei servizi nelle fasce non pendolari, nonché il sostanziale azzeramento dei treni nei giorni festivi sulle linee non commerciali, l'obiettivo di recupero previsto è lontano. Sarà inoltre inevitabile il blocco degli investimenti previsti dal contratto di servizio per il rinnovo del materiale rotabile.

Trenitalia, ovviamente, non si fa sfuggire l'occasione di proporre piani di riorganizzazione e razionalizzazione di molti settori, con l'obbiettivo di efficientare e ridurre i costi. La quantificazione delle attività e del fabbisogno reale, in settori in cui sono impiegati molti inidonei, comporterà inevitabilmente l'individuazione di personale in esubero difficilmente ricollocabile. I progetti di riorganizzazione dei piazzali di manovra e degli impianti di gestione degli equipaggi, come il progetto che riguarda le officine manutentive, produrranno la chiusura di impianti nei territori del cuneese, novarese ed alessandrino e l'impossibilità di ricollocare il personale nel territorio di appartenenza. Anche tra il personale mobile, che storicamente ha rappresentato un settore di riconversione e ricollocazione, oggi si pone il problema dell'esubero. Più grave risulta la condizione dei lavoratori degli appalti ferroviari che subiranno l'effetto delle internalizzazioni: qui la perdita di attività si traduce in licenziamenti.

Tutto questo quando ancora stiamo subendo gli effetti dei tagli avvenuti lo scorso giugno, che hanno portato alla chiusura di 14 linee ferroviarie.

Anche il trasporto su gomma è al collasso; il credito accumulato

dagli enti locali nei confronti della regione ha obbligato province e comuni a pesanti anticipazioni di cassa per assicurare la continuità del servizio e il pagamento degli stipendi ai lavoratori. Le Province dichiarano di non poter più surrogare la regione nei pagamenti verso le aziende di trasporto e in molte realtà gli stipendi sono erogati a singhiozzo e senza regolarità.
Al taglio del 15%, già previsto anche per l'anno in corso dal piano dei trasporti approvato dalla Regione nel 2011, si aggiungono la riduzione dei trasferimenti da Stato a Regioni, che passa dal 13,67% del 2012 al 9,84% del 2013, oltre ad un'ulteriore riduzione dovuta all'indisponibilità del Presidente Cota ad utilizzare le risorse del fondo perequativo, destinate ad altri capitoli di spesa.
I tagli che saranno ripartiti in modo non lineare, ma in base a criteri di produttività e redditività delle linee, si abbatteranno per il 60% sulla provincia di Alessandria, per un altro 20% sulla provincia di Biella e il restante 20% sulle altre province.
Nel torinese si torna poi a parlare della vendita della GTT. Il sindaco Piero Fassino dichiara di voler riprendere il percorso delle dismissioni delle partecipate, con l'obiettivo di risanare il bilancio comunale. Già nel marzo 2012, il Comune di Torino aveva presentato la vendita del 49% della storica azienda dei trasporti torinese come una scelta quasi obbligata per evitare il collasso, da realizzarsi entro la fine dell'anno per riuscire a chiudere il bilancio e rientrare nel patto di stabilità. Dopo l'annullamento della gara da parte della Commissione di valutazione, la gara per la vendita di GTT, che aveva visto come unica partecipante TRENORD, era stata annullata dalla Commissione di valutazione.
Era poi arrivata, nella procedura negoziata, l'offerta di Trenitalia di 70mln di euro a fronte dei 112 richiesti inizialmente, ma il Comune di Torino l'ha rifiutata dichiarando che l'importo era esiguo e l'obiettivo di rientrare nel patto di stabilità era stato conseguito con le dismissioni delle quote di altre partecipate. Ad oggi, la scelta dell'amministrazione locale di aumentare la quota di vendita del pacchetto azionario dal 49% all'80%, è oltre che incomprensibile, visto il raggiungimento del patto di stabilità con la vendita delle altre partecipate, anche totalmente non condivisibile, soprattutto ora che il trasporto pubblico locale è sotto attacco.
Ci sono per la verità anche altri progetti su GTT, che vanno dallo scorporo e dalla messa sul mercato del solo ramo parcheggi, a quello che sarebbe un vero e proprio " spezzatino ", cioè la suddivisione in più società per ogni ramo di attività (esercizio, parcheggi, patrimonio immobiliare), al fine di massimizzare il ricavato della gara.
In un momento di profonda crisi economica, a fronte di un'offerta che si riduce, aumenta la domanda di trasporto pubblico. Secondo un recente documento dell'Eurispes, ben il 52,2% dei cittadini ha ridotto, nel corso dell'ultimo anno, le spese per carburante, utilizzando in misura sempre maggiore i mezzi pubblici.
Ignorando completamente il valore sociale ed economico del sistema dei trasporti e il suo ruolo nel superamento della crisi come leva per la crescita, anche attraverso una politica di investimenti indirizzati al miglioramento delle infrastrutture, l'unica soluzione proposta dalla regione è quella di tagliare e non solo più i rami secchi, ma l'albero per intero.
I ripetuti annunci, da parte dell'assessore ai trasporti della Regione Piemonte Barbara Bonino, di progetti innovativi per il trasporto pubblico regionale, di integrazioni ferro-gomma, di efficientamento della rete dei servizi, si sono rivelati nel tempo solo pura propaganda.
Il 18 aprile 2013, nella giornata di mobilitazione che ha coinvolto l'intero territorio piemontese, contro i tagli alla spesa pubblica, CGIL, CISL e UIL hanno chiesto un progetto per l'intero sistema del trasporto pubblico regionale, costruito sulla base di un'attenta analisi del territorio e delle modificazioni che questo ha subito negli ultimi anni, oltre ad un piano di rientro del debito pregresso verso le province e i comuni, con tempi certi e risorse effettivamente disponibili.
Inoltre, hanno chiesto: la revisione della legge regionale n. 1 del 2000, "Norme in materia di trasporto pubblico locale", con l'obiettivo di determinare, tramite i capitolati di gara, una effettiva aggregazione delle imprese come condizione per partecipare alle gare stesse, allo scopo di superare l'eccessiva frammentazione del sistema delle imprese, che crea diseconomie e rendite di posizione incompatibili con l'attuale situazione delle finanze regionali; di rendere effettiva ed esigibile la clausola sociale in caso di subentro nella gestione del servizio, prevedendo un fondo regionale per il sostegno al reddito dei lavoratori in caso di crisi aziendale secondo il modello già definito in altre regioni; di avviare una sede permanente di confronto e negoziato tra la Regione e le organizzazioni sindacali sui temi generali del trasporto pubblico e della tutela dell'occupazione.
Le decisioni della Giunta Cota contrastano anche con la rivendicazione di una politica a favore di un trasporto sostenibile, con forte disincentivazione all'uso dell'auto privata e investimenti per la viabilità riservata al trasporto pubblico locale, il potenziamento delle modalità di trasporto a minore impatto ambientale e lo sviluppo di un'adeguata rete di parcheggi di scambio. Solo dallo scorso dicembre in Piemonte è attivo il Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM), interamente finanziato dalla Regione e gestito da Trenitalia e dal Gruppo Torinese Trasporti (GTT). La rete offre un collegamento fra i centri dell'area metropolitana di Torino, la rete tranviaria e la rete di autobus urbana, suburbana ed extraurbana. È inevitabile chiedersi per quanto tempo ancora, visto che, già da questo mese, diverse linee del trasporto pubblico locale torinese subiranno soppressioni o modifiche di percorso per effetto del taglio previsto per il 2013.
Se poi consideriamo che dalle province è ormai pressoché impossibile raggiungere il capoluogo in treno, sembra di rivivere una storia che in Piemonte conosciamo bene. I tagli al servizio universale ferroviario, che a dicembre del 2011 ha subìto un drastico ridimensionamento, hanno causato il licenziamento di 65 lavoratori e la marginalizzazione di quei territori che sono al di fuori della copertura dei servizi ad alta velocità.
La mobilitazione prosegue in tutta la regione e l'obiettivo è incidere sulla manovra di revisione del bilancio della Regione, con la consapevolezza che in questo quadro è a rischio il diritto stesso al trasporto pubblico, i diritti e le esigenze delle popolazioni più fragili e delle aree territoriali periferiche. Se i tagli saranno effettivamente applicati, comporteranno ricadute occupazionali quantificabili in alcune migliaia di unità e decreteranno la fine del trasporto pubblico come storicamente conosciuto in Piemonte.

L'incidente nel porto di Genova

Riflessioni sulle cause tra organizzazione, sicurezza e professionalità nel lavoro marittimo

di Giacomo Santoro, Segretario Generale Filt-Cgil Liguria

La tragedia della Torre piloti stravolge l'intera città, il porto e la sua gente.
Colpisce Genova, stretta tra crisi e ripartenza economica, colpisce la comunità marittimo portuale, primo scalo italiano per dimensioni e merce che tenta con fatica di recuperare traffico perduto, colpisce la sua gente violata nell'intimo delle proprie calate, delle proprie banchine.
La risposta non si fa attendere: forte ed immediata. I servizi marittimi ed il porto si fermano in segno di lutto per trenta ore, le Confederazioni unitariamente dichiarano lo sciopero generale della città.
Ogni incidente sul lavoro è drammatico, tragico, spesso inspiegabile. Ancora oggi la sicurezza rappresenta la priorità nella nostra agenda sindacale. L'INAIL ci consegna un dato disarmante: sono circa tre i lavoratori che ogni giorno escono da casa per non farne ritorno.
Il porto ed il mare, mare e porto, intrinsecamente abbracciati alla città in un secolare rapporto dialettico, hanno pagato negli anni, per cause diverse, un caro, anzi carissimo contributo in vite umane.
Andrea Doria, *London Valour*, *Haven*, *Snam Portovenere* sono fantasmi, mai cacciati, che ricorrono nella memoria collettiva della gente di mare. Ma questa tragedia, per ciò che essa rappresenta e per le circostanze assurde con cui si è verificata, assume da subito i connotati dell'immane catastrofe.
La Torre era stata costruita in una posizione centrale e strategica all'indomani delle celebrazioni per le Colombiadi sul molo Giano, la divinità bifronte che Genova scelse come simbolo, prima di San Giorgio, nel Medioevo. L'edificio si rese necessario a seguito dell'accresciuta domanda di trasporto via mare e quindi dell'introduzione del sistema VTS (*Vessel Traffic Service)*, lo straordinario sistema informatico di localizzazione delle navi in tutto il mondo, in tempo reale, che permette lo scambio di informazioni tra nave e porto. Emblema della sintesi del coordinamento operativo di tutte le fasi della navigazione delle unità in arrivo e partenza, ospitava gli uffici sia della Capitaneria sia della Corporazione dei piloti e della Rimorchiatori Riuniti.

Questi rappresentano - assieme agli ormeggiatori - i cosiddetti *servizi tecnico nautici* ovvero quelle attività disciplinate dal Codice della navigazione svolte in regime di monopolio nell'esclusivo interesse generale della sicurezza, alle dipendenze della Capitaneria stessa che ne determina le tariffe con decreto.
Servizi fondamentali per la sicurezza della navigazione - ormeggio e disormeggio, pilotaggio e il servizio del rimorchio - sui quali si è spesso polemizzato, svolti da personale qualificato.
Quella maledetta sera, il 7 maggio, pare uguale a tante altre. Le condizioni meteo marine sono ottimali quando il Jolly Nero, una portacontainer di 40 mila tonnellate di stazza lorda, chiede l'autorizzazione alla Torre per salpare dal Ponte Nino Ronco con rotta verso Napoli.
La nave, pur solcando i mari da oltre trenta anni, non è una *carretta del mare*, come quelle che gli armatori acquistavano dall'estero anche di terza mano ad inizio del XX secolo nella cruciale fase di passaggio dalla vela al vapore. Di tali unità, spesso utilizzate nel trasporto degli emigranti in cerca di fortuna verso le Americhe, sono colme le pagine di storia della marina mercantile del tempo del *Capitan Giulietti* poiché protagoniste di affondamenti, naufragi ed avarie dovute alla vetustà ed alla scarsa manutenzione. Il piroscafo *Sirio* è una di quelle.
Ma questo è un altro capitolo. Il motore del Jolly Nero è un danese *Burmeister & Wain*, uno fra i migliori del mondo. È reversibile e a due tempi, cioè quando si deve *dare indietro* occorre spegnerlo, invertire il senso di rotazione e riaccenderlo. Otto secondi al massimo: affidabili, come rendimento, per le portacontainer.
Le certificazioni, secondo la Capitaneria ed il Rina, sono in regola. I servizi tecnico nautici al posto giusto: il pilota - colui il quale suggerisce la rotta ed assiste il Comandante del Jolly nella determinazione delle manovre necessarie - si trova in plancia, gli ormeggiatori *mollano* le cime in banchina, i due rimorchiatori – il *Genua* e lo *Spagna* – sono sottobordo, la pilotina attende il termine della manovra. Il Jolly Nero è quindi alla *via*.
La manovra dal Ponte Ronco all'imboccatura di Levante è pura routine: una delle 14 mila annue, quasi 40 al giorno, all'interno del Porto. Si tratta di una semplice retrocessione a velocità contenuta, un'evoluzione per invertire la marcia e quindi l'uscita di prua.
Chissà quante volte l'hanno già effettuata, assieme e non, in qualsiasi condizione meteo marine, di giorno e di notte, i soggetti coinvolti.

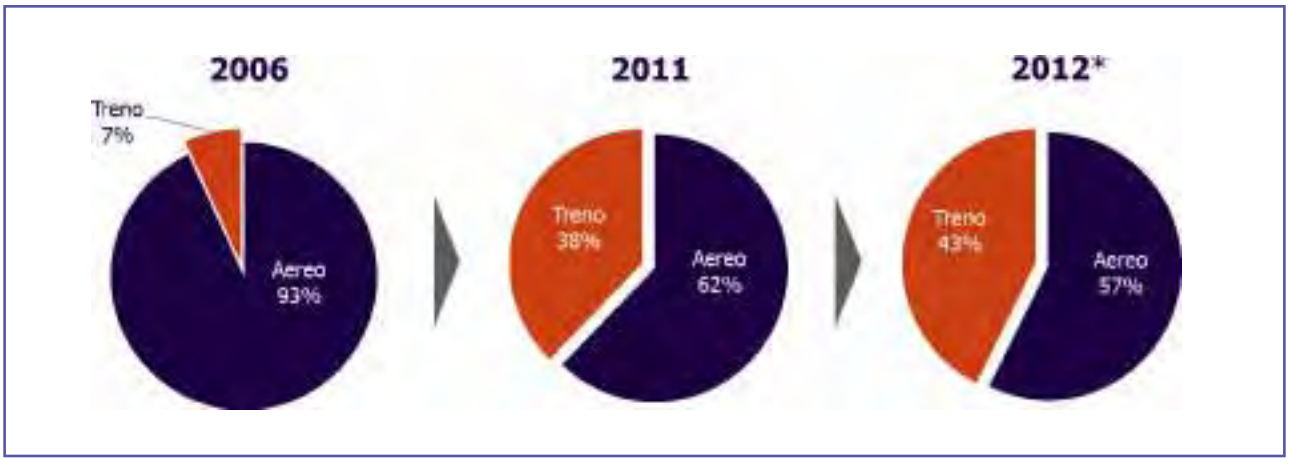
Ma chi va per mare sa perfettamente che ogni operazione non è mai uguale all'altra. A riguardo la saggezza marinara genovese recita *per mare non ci sono taverne* a conferma che in acqua non esistono luoghi sicuri.
Poco dopo le 23, accade qualcosa di incredibile: il Jolly, dopo aver ultimato la retrocessione, nella fase di evoluzione, anziché ripartire *avanti adagio*, dopo appunto lo spegnimento ed inversione del motore, prosegue inspiegabilmente forse per abbrivio contro il molo.
I rimorchiatori allora *tirano a tutta* nel vano tentativo di far compiere una rotazione al cargo sul proprio asse, ma *non c'è acqua*, lo spazio sufficiente alla manovra correttiva.
Agli uomini in mare, che sanno perfettamente che nella Torre ci sono i loro colleghi ed i loro amici, non resta che seguire con lo sguardo la materializzazione di un incubo che si consuma in pochi istanti.
La Torre nulla può contro la stazza del Jolly e l'edificio, unico presidiato in tutta la zona, si accascia sul basso fondale. La magistratura farà chiarezza su quanto accaduto. Una drammatica pagina di storia del porto e della città di Genova. "*È il nostro 11 settembre*", affermano disperati i primi soccorritori, gente di mare in servizio, giunti in banchina.
Il personale coinvolto è altamente qualificato. I mestieri marittimi non sono un lavoro qualsiasi: spesso tramandati di padre in figlio, dopo miglia di rollii e beccheggi, si scelgono anche per passione. Non rappresentano solamente un'occupazione ma un'identità, una cultura. Intere comunità sulla costa ligure e non vivono ancora di mare.
Lavoro nero o malpagato, precario o dequalificato sono tipologie non conosciute: le controparti armatoriali sanno perfettamente che devono contare su professionalità e fattore umano per assegnare i propri ingenti investimenti a personale adeguato.
Lupi di mare, orgogliosamente genovesi, nel vero senso della parola: sono i figli delle importanti politiche della fine degli anni Novanta per rilanciare l'occupazione marittima conto le bandiere ombra – *le Flag of Convenience* - rendendo competitivo il settore.
Da un canto l'introduzione del *Registro internazionale* e la *Tonnage tax*, dall'altro l'attenzione alla qualità dell'istruzione marittima ed alla formazione degli Istituti nautici e dell'Accademia marina mercantile.
Anni di navigazione lontano dalla Superba, anche *fuori dagli Stretti*, prima di cercare lavoro vicino a casa, rinunciando al fascino del *world wide* o per rifuggire dalla solitudine coatta, per stare vicino agli affetti ed ai propri cari. E quindi l'occupazione in porto, ma in ogni modo sempre in mare: il giusto compromesso tra passione e scelta di vita.
In quel porto che ha cambiato volto: prepensionamenti, riduzioni di organici, nuove organizzazioni del lavoro interessano anche il settore marittimo.
Ma il ricambio generazionale non mette in discussione la sicurezza sul lavoro e la professionalità.
La flotta è sostanzialmente rinnovata per garantire la massima efficienza e prontezza: le barche sono tutte di qualità e dotate di strumentazioni tecnologiche di ultima generazione. Alcuni mezzi hanno la propulsione azimutale che consente la rotazione secondo un asse verticale orientato in una qualsiasi direzione orizzontale, al fine di consentire una maggiore manovrabilità rispetto al sistema di propulsione costituito da eliche fisse e timone.
Inoltre, l'elevata professionalità è tutelata con importanti barriere all'ingresso del mercato del lavoro: addestramento di qualità e formazione continua contraddistinguono un percorso di anni determinato - oltre che da normative nazionali - da convenzioni internazionali come la STCW (*Standard Training Certificated Watchkeeping*). Occorre essere assai motivati e preparati, oltre che in possesso di particolari requisiti, per partecipare al concorso pubblico presso la Capitaneria per essere arruolato come pilota o ormeggiatore; discorso analogo per il rimorchio, che opera in monopolio ed è gestito in forma privata.
Sulla Torre ci sono coloro i quali saranno tragicamente le vittime di quest'assurda catastrofe: altra gente di mare. Uomini semplici ed onesti, caduti sul lavoro e per il lavoro, uomini che hanno scelto di vivere di mare rimanendo a terra garantendo le comunicazioni con le navi: i militari della Capitaneria e gli operatori dei rimorchiatori e dei piloti dell'intero turno notturno. Nove in tutto, nove di noi. Genova ed il suo porto li ricorderà per sempre.
Come abbiamo visto in materia di professionalità, il settore marittimo è per definizione globale e disciplinato da normative e convenzioni, tra cui appunto la STCW, emanate da organismi sovranazionali.
Non solo professionalità. Dal 21 agosto di quest'anno, grazie all'impegno del sindacato internazionale, entrerà in vigore la MLC (Maritime Labour Convention) della International Labour Organization: la *Bill of rights* della gente di mare ossia un testo che, in tutto il mondo, disciplinerà orario di lavoro, sicurezza, tempi di riposo.
La normativa nazionale è già sostanzialmente in linea, ma la Convenzione rappresenterà un importante strumento per contrastare il fenomeno del dumping economico e sociale, soprattutto nel *lungo corso*, sulla base della nazionalità dei marittimi, della bandiera o delle rotte solcate.
La crisi del settore, più congiunturale – legata alla sovra offerta di stiva - che strutturale, ha acuito talune spinte, anche provenienti dall'Europa, a favore della liberalizzazione dei servizi tecnico nautici, attori coinvolti nella catastrofe.
Secondo alcuni è necessario rendere più competitivo il settore, aprendolo alla libera concorrenza, e ridurre le tariffe ma è evidente che è troppo elevato il rischio che la concorrenza tra soggetti avvenga sul costo del lavoro, professionalità e tecnica dei mezzi, eludendo qualità e rispetto delle regole.
La FILT ha sempre rigettato al mittente in quanto, oltre ai posti di lavoro, metterebbero in discussione le nostre parole d'ordine: gli standards di security e professionalità, elementi fondamentali per la sicurezza della navigazione che quanto accaduto a Genova conferma non essere, purtroppo, mai a sufficienza. Purtroppo.

Milano-Roma:
fra treno e aereo siamo allo showdown

di Massimiliano Sartori, Consulente The European House-Ambrosetti

Circa dieci anni fa, feci parte di un gruppo di ricercatori universitari che studiarono gli effetti socio-economici e competitivi derivanti dall'arrivo dell'Alta velocità in Italia sulla tratta Torino-Milano-Roma-Napoli, sia analizzando quanto avvenuto precedentemente in Francia, Germania e Spagna, sia con riferimento alle caratteristiche specifiche dell'Italia.
I risultati furono abbastanza chiari e lasciavano poco spazio alle interpretazioni: il treno era nettamente preferito nelle brevi e medie distanze entro i 600 km circa, mentre l'aereo rimaneva competitivo per le tratte con distanze superiori a 800 km.
Sembrava così evidente, inequivocabile e oggettivo il fatto che, qualora le ferrovie avessero offerto un servizio elevato in termini di comfort e tempo del viaggio, a prezzi competitivi, l'aereo avrebbe perso tutta la sua funzionalità e anche il suo appeal, maturato in anni e anni di indiscusso dominio sulla Milano-Roma dove non era infrequente incontrare personaggi famosi, politici, imprenditori e uomini d'affari.
Dall'inizio del 2010, con l'avvio dei primi treni ad alta velocità che percorrevano la tratta Milano-Roma in 3 ore, rimasi stupito di come il vettore nazionale aereo non avesse adattato la sua offerta in termini di tempi di check-in, costi e livello del servizio, per fidelizzare il cliente con l'obiettivo almeno di allungare di qualche anno, a mio avviso, l'inevitabile agonia.
Nel frattempo, sono nati forum di discussione, blog, sono stati pubblicati articoli di confronto tra i prezzi dei biglietti, il tempo di viaggio per capire se e a chi era più conveniente prendere il treno o l'aereo. Come spesso accade, si sono create due fazioni schierate in modo opposto una all'altra. Confesso che non ho letto e approfondito tutti gli articoli o i blog o le discussioni, quindi rischio di ripetere cose note, ma il fattore fondamentale quando si confrontano servizi che, ancora fino a pochi mesi prima, costavano in modo significativamente diverso, è principalmente uno: chi paga.
La domanda sembra banale, ma non lo è. I tassisti di Roma e Milano, entrambi sempre molto simpatici, mi ricordano spesso che i loro migliori clienti sono quelli che non pagano, cioè quelli che sono rimborsati dall'azienda e quindi il servizio del viaggio non pesa sul loro reddito personale. È molto probabile stimare che, sulla tratta Milano-Roma, in aereo la quota di passeggeri con biglietto rimborsato è superiore al 50%, e in alcuni orari quasi totale.
Quello che voglio dire è che la partita fra treno e aereo sarebbe già finita se considerassimo i consumatori privati che si spostano per motivi personali o di svago. Parte del traffico aereo resiste perché il biglietto è rimborsato e non pesa sulle tasche dei privati. In questo caso, dato l'appeal passato, una certa abitudine nei comportamenti e qualche punto mille miglia in più, l'aereo ha conservato una certa quota modale sulla tratta Roma-Milano.
Qualche numero per supportare, oggettivamente, quello che sto dicendo.
Nel 2009, anno prima dell'inaugurazione dell'alta velocità sulla Milano-Roma, il treno deteneva una quota di mercato del 35% circa, l'aereo del 52%, l'auto del 13%. Alla fine del 2011, i rapporti si sono invertiti: il treno conquista il 56% dei passeggeri trasportati totali, l'aereo ripiega al 32% e l'auto si attesta al 12%. Nel 2012, le stime preliminari indicano che ogni 10 passeggeri che hanno percorso la tratta Milano-Roma, 6 hanno utilizzato il treno.
Questi numeri comprendono anche i passeggeri business, cioè quei passeggeri che si muovono per lavoro che, per definizione, sono meno sensibili al prezzo, quindi più propensi ad utilizzare l'aereo per abitudine, appeal passato e perché il treno è stato percepito per anni come un servizio scarso, non confortevole e non adatto per gli affari. Qui l'aereo detiene ancora una quota del traffico totale che, seppur in erosione, risulta maggioritaria e vicina ancora al 60%.

Ripartizione del traffico business tra Roma e Milano



*Stima

Fonte: elaborazioni The European House - Ambrosetti su dati Gruppo UVET

La sostanziale tenuta attorno al 60% della quota di traffico è anche favorita dal fatto che l'alta velocità non consente di raggiungere Roma o Milano prima delle 9 del mattino, lasciando quindi l'intera fetta di mercato all'aereo per chi ha necessità di essere operativo in una riunione o in ufficio alle 9 o prima. Se ci fermassimo qui, potremmo dire che l'aereo sembra resistere per segmenti e nicchie di mercato e in certi orari.

Purtroppo per l'aereo, l'adunanza è vicina. È questione di tempo. Nel 2015 saranno operativi i nuovi treni alta velocità che dovrebbero raggiungere velocità commerciali vicine ai 360 km/h, con punte di 400 km/h e trasportare i passeggeri da Milano Centrale a Roma Termini in 2 ore e 15/20 minuti, tempo che scenderà sotto le due ore, tra Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

Il nuovo Frecciarossa, espressione del Made in Italy, sarà il treno più veloce mai prodotto in serie in Europa e, forte di soluzioni tecnologiche di ultima generazione, sarà in grado di garantire sicurezza, affidabilità, comfort e silenziosità a livelli significativamente superiori rispetto agli attuali. Sarà migliorata in modo sostanziale la fruibilità degli spazi, l'ampiezza dei corridoi, il numero di porte e l'ergonomia dei sedili. Dal punto di vista della connettività, tutt'oggi lato dolente, i nuovi treni saranno dotati di sistemi informatici che dovrebbero garantire affidabilità alle reti wi-fi in ogni condizione e situazione di tracciato, mettendo a disposizione anche servizi web e multimedialità.

Italo, il concorrente sulla stessa tratta, seppur non credo possa realmente impensierire il business di Trenitalia, eserciterà quella giusta pressione competitiva per calmierare i prezzi e spingere l'incumbent a non sedersi sui risultati ottenuti.

A questo punto la domanda sorge spontanea: chi prenderà ancora l'aereo dopo il 2015 per andare da Milano a Roma?

Il recente arrivo di Easyjet renderà sempre più competitivo il prezzo tra l'aereo e il treno, anche se il fattore tempo probabilmente giocherà sempre più a favore del treno. L'aereo non scomparirà, ma sarà relegato a un ruolo molto marginale sul totale dei traffici: servirà quegli utenti che abitando vicino l'aeroporto sono più comodi a utilizzarlo. Il traffico business, invece, prima o poi, dovrà spostarsi sul treno che, nella nuova configurazione, avrà maggior appeal di una low cost. La mossa delle compagnie aeree a questo punto sarà quasi obbligata: se vorranno mantenere un collegamento Milano-Roma, dovranno riconfigurare l'offerta in modo massiccio su Bergamo e Malpensa, cioè sulla zona ad est e ovest di Milano. Per le aree che fanno perno su Bergamo e Brescia e quelle che fanno perno su Novara e Varese, in questo caso, l'aereo rimarrà competitivo. Sul bacino della città di Milano e hinterland e Roma l'aereo calerà la saracinesca.

Il 2015, con il nuovo Frecciarossa operativo, sarà l'anno dello showdown che cambierà per sempre le abitudini di viaggio degli italiani.

"Nutrire il pianeta, energia per la vita"

di Maurizio Martina, Sottosegretario di Stato con delega all'Expo Milano 2015

"*Nutrire il pianeta, energia per la vita*", è questo il tema di Milano Expo 2015. È una sfida cruciale per il futuro, una delle frontiere più avanzate per l'innovazione e la modernità.
L'Expo, che si terrà a Milano dal 1° maggio al 31 ottobre 2015, pone al centro dell'attenzione la grande questione alimentare e la sostenibilità planetaria dell'alimentazione. L'evento ha già avuto l'adesione di 128 Paesi espositori - un ottimo risultato, considerato che l'obiettivo iniziale che ci eravamo prefissati era di raggiungere un minimo di 130 espositori - vedrà, inoltre, la presenza di circa 20 milioni di visitatori ed un investimento pubblico di circa 1,3 miliardi di euro.
Numeri che, secondo stime prudenziali, comporteranno benefici economici pari a circa 5 miliardi di euro per il turismo, 200.000 nuovi posti di lavoro ed un indotto economico nazionale di circa 25 miliardi di euro, tra il 2012 ed il 2020.
Questi dati rendono l'idea della portata dell'evento e della sfida che l'Italia si appresta ad affrontare a livello internazionale, dopo aver superato brillantemente il confronto con la candidatura di Smirne nel 2008.
Sfida che vede Milano protagonista, attraverso il raggiungimento dei quattro grandi obbiettivi, nei quali si articola il documento strategico posto a fondamento della sua candidatura per l'EXPO 2015:

- *Food security*
- *Food safety*
- Sostenibilità
- Rapporto tra cibo, pace e cultura.

Attorno a questi quattro temi ruota il senso e la prospettiva dell'evento.
Al di là, ovviamente, dell'aspetto puramente economico il tema "*Nutrire il pianeta, energia per la vita*" racchiude il futuro dell'alimentazione per la popolazione dell'intero pianeta. Rappresenta, inoltre, un'occasione straordinaria per la ricerca di un nuovo equilibrio tra produzione e consumo alimentare, all'interno di un rinnovato e rispettoso rapporto con l'ambiente.
Non poteva essere che il nostro straordinario Paese a far propria questa visione del mondo e del futuro. La nostra dieta mediterranea, il nostro patrimonio di biodiversità, unico al mondo, le nostre produzioni d'eccellenza, ci consegnano un ruolo di attori principali anche e soprattutto in uno scenario globalizzato, in cui i grandi numeri non devono far passare in secondo piano la sfida etica che questo grande tema pone alla società contemporanea.
Anche l'organizzazione concreta dell'evento dovrà essere dinamica, funzionale, aperta. Per questo, accanto ai tradizionali padiglioni, sono stati progettati dei *cluster*, nove per la precisione, per un totale di 40.000 metri quadrati complessivi, il cui filo conduttore non sarà la rappresentanza nazionale ma la filiera.
In sei di essi saranno ospitate, intrecciando le diverse nazionalità, le filiere del caffè, del riso, del cacao, delle spezie, della frutta e legumi, dei cereali e tuberi. I tre restanti *cluster* saranno articolati per macroaree: Agricoltura e Nutrizione in Zone Aride, Mare e Isole, gli ecosistemi del Bio-Mediterraneum.
Particolarmente prestigioso ed importante sarà, ovviamente, il Padiglione Italia, autentico cuore pulsante della presenza del *Bel Paese* all'esposizione Universale. I percorsi offerti ai visitatori intrecceranno storia, tradizioni, capacità innovativa, con sullo sfondo le eccellenze alimentari dell'Italia, da promuovere e da proporre come modello al mondo.
Sarà importante, quindi, che l'Italia sappia fare un grande lavoro di squadra.
La sfida è lanciata! Perché, come ha ricordato, giustamente, il Premier Enrico Letta, l'EXPO 2015 dovrà essere una tappa fondamentale della ripresa italiana.

"Dalla crisi globale alla giustizia globale"

Note dal Congresso ETF 2013

di Eduardo Chagas, Segretario Generale ETF

Il Congresso ETF 2013 si è appena concluso e tutto il *team* ETF è tornato al lavoro, con l'impegno ad affrontare le minacce che sono state lanciate, in tutti i settori dei trasporti, ai lavoratori e ai sindacati che li rappresentano.

Questo è stato uno dei temi centrali affrontati dal nostro Congresso: è ormai evidente che la Commissione Europea, le istituzioni finanziarie internazionali, i governi nazionali e le associazioni datoriali hanno aperto una vera e propria guerra contro il mondo del lavoro.

Le attività sviluppate dalla Federazione sono chiaramente contrassegnate dalla grave crisi economica e sociale che stiamo vivendo, e i cui primi segnali erano già emersi nel 2009, anno del nostro precedente Congresso a Ponta Delgada, nelle Azzorre.

Nonostante la lotta condotta da molti dei nostri affiliati e dall'ETF per contrastare le strategie neoliberiste, apparentemente volte ad affrontare la crisi, la verità è che i paesi europei non sono stati in grado di imparare la lezione impartita dall'esperienza del disastro causato da decenni di *deregulation*, speculazione e de-industrializzazione dell'assetto economico a favore di un'economia finanziaria che si è dimostrata miope rispetto alle conseguenze sociali delle sue politiche.

Sebbene le misure di austerità della *Troika*, imposte – nonostante gli avvertimenti di economisti di fama mondiale – dalla Commissione Europea, dalla Banca Centrale Europea e dal Fondo Monetario Internazionale abbiano determinato un'enorme spirale recessiva, la realtà è che la crisi, nelle sue diverse forme, è utilizzata per attaccare le basi del modello sociale europeo, sradicare i diritti sociali e sindacali, tagliare sui diritti acquisiti, spesso non rispettando i diritti fondamentali delle costituzioni nazionali.

In questa "guerra del lavoro" il movimento sindacale europeo non è stato in grado di mostrare la sua vera forza e di arginare questa drammatica offensiva. Anche sul piano politico, i partiti tradizionalmente impegnati nella difesa dei diritti sociali sono stati trascinati nella trappola del "discorso di austerità", in grado di imporre una più equa distribuzione della ricchezza. Ciò ha avuto come conseguenza anche il trasferimento dei voti di una parte della classe operaia a partiti populisti, xenofobi e di estrema destra, che cercano di sfruttare il malcontento e la perdita di speranza dei cittadini.

L'eliminazione dei diritti sindacali, la crescente mancanza di partecipazione dei cittadini al processo decisionale, basata sull'assunto per cui la loro partecipazione alle elezioni è più che sufficiente, insieme agli allarmanti livelli di disoccupazione e di precarietà, in particolare tra le donne e i giovani, stanno diventando un ordigno che rischia di esplodere senza preavviso.

Il rapporto sull'andamento del mercato del lavoro recentemente pubblicato dalla Direzione Generale Affari Economici e Finanziari è una chiara espressione degli obiettivi della Commissione Europea. Pur riconoscendo che l'UE è *"l'unica grande regione del mondo dove la disoccupazione non si abbassa"*, il report enumera i "successi" di un decennio di riforme del mercato del lavoro. Tra gli altri:

- diminuzione dei contributi previdenziali per i datori di lavoro e/o dipendenti;
- diminuzione della durata del periodo di preavviso e del livello delle indennità, riduzione dei requisiti procedurali per i licenziamenti in contratti a tempo indeterminato;
- aumento della durata massima cumulativa dei contratti a tempo determinato e del numero massimo di rinnovi;
- diminuzione del livello di contributi per i regimi pensionistici e di invalidità;
- aumento dell'età pensionabile e criteri di riduzione dei trattamenti per programmi di pensionamento anticipato;
- riduzione della quantità di prestazioni pensionistiche e indennità;
- diminuzione dei salari minimi legali e contrattuali;
- riduzione dell'ambito di applicazione della contrattazione o (automatica) estensione dei contratti collettivi;
- riduzione complessiva del potere di fissazione dei salari da parte dei sindacati;
- aumento del tempo di lavoro, riduzione degli straordinari, maggiore flessibilità dell'orario di lavoro, incentivo al ricorso a contratti a tempo parziale.

La lista è molto lunga e il fatto che la relazione è prodotta dalla DG ECFIN mostra chiaramente il controllo che gli affari finanziari hanno preso sulle politiche economiche e sociali europee.
Il Congresso ETF ha inviato un chiaro segnale sul fatto che i lavoratori dei trasporti combatteranno contro queste politiche e che il programma di lavoro adottato all'unanimità dai delegati al Congresso sarà determinante nel mettere in pratica tale obiettivo.
Il documento individua cinque priorità principali, ciascuna delle quali descrive la situazione e le sfide attuali, stabilisce gli obiettivi da perseguire nel corso del prossimo mandato e le possibili azioni concrete da sviluppare.
In linea con ciò che è stato già discusso nello scorso Congresso**, la prima priorità** è la **Politica dei trasporti e la mobilità sostenibile**. La tendenza attuale di porre la concorrenza come principale forza motrice della politica dei trasporti dell'UE deve essere fermata e l'ETF ribadisce la sua opinione: è attraverso la cooperazione tra le modalità di trasporto che sarà possibile sviluppare soluzioni sostenibili per ridurre in modo significativo l'impatto che i trasporti hanno sul cambiamento climatico. Ciò è importante anche per porre fine all'ossessione dei responsabili politici per la liberalizzazione.
È indispensabile che la politica dei trasporti assuma un approccio sociale in grado di abbattere le attuali forme di *dumping* sociale, che si traducono in una corsa al ribasso dei salari e delle condizioni di lavoro. Allo stesso tempo, l'Europa deve continuare a migliorare l'implementazione degli standard di sicurezza.
La seconda priorità è il **Lavoro e i diritti sindacali**. Alla luce delle considerazioni di cui sopra, questo è un compito fondamentale per l'ETF nel prossimo mandato, dati i crescenti attacchi ai diritti sindacali consolidati. Lo sfruttamento e altre forme di abusi proliferano, con il consenso, manifesto o latente, di molti Stati membri e delle loro amministrazioni. L'ETF promuoverà attivamente il raggiungimento di un più equo bilanciamento di potere, cui gli affiliati potranno ricorrere al fine di garantire un'azione più efficace, in particolare nel quadro del dialogo sociale settoriale. Il programma di lavoro prevede anche la creazione di un osservatorio ETF sulle violazioni dei diritti sindacali.

La terza priorità va nella stessa direzione.
L'abbiamo denominata **Sindacati più forti: organizzarsi globalmente** e intende individuare aree chiave di intervento, tra cui donne e giovani lavoratori dei trasporti. È opportuno quindi sottolineare che il Congresso ha approvato una serie di emendamenti alla Costituzione ETF per quanto riguarda la creazione del Comitato giovani ETF, che sarà formalmente costituito a ottobre 2013 nel corso di una grande conferenza che si terrà a Zagabria, in Croazia.
Durante il Congresso si è tenuto un vivace dibattito, in cui circa 60 giovani lavoratori che partecipano ad attività di formazione ETF hanno mostrato la loro disponibilità a essere soggetti attivi, insieme ai loro colleghi più anziani, nel rafforzamento dei sindacati e nella condivisione delle responsabilità.
Sindacati più forti: formazione e istruzione è **la quarta priorità** di lavoro. Essa è destinata a promuovere un migliore uso delle risorse formative esistenti (umane e materiali), sviluppare altri strumenti di formazione e continuarne la promozione. La forza della Federazione deriva dalla forza dei suoi membri e, data l'ancora bassa presenza sindacale in alcuni paesi, molto può essere fatto per migliorarne i livelli.
L'ultima (ma non per importanza) è la priorità di **Rappresentanza e coordinamento transfrontaliero**. L'obiettivo è di promuovere la cooperazione transfrontaliera tra gli affiliati, con un maggiore scambio di informazioni e l'assistenza attraverso la creazione di un fondo di organizzazione transfrontaliera. Si continuerà a dare sostegno agli affiliati nei rapporti con i comitati aziendali europei (CAE) e nelle fusioni aziendali. Sarà allestito un progetto pilota per l'affiliazione diretta a ETF dei lavoratori non sindacalizzati, nei casi in cui, nei loro rispettivi paesi d'origine, non esistano sindacati tramite cui organizzarsi.
Le cinque priorità sono completate da programmi di lavoro che ogni sezione ETF ha

approvato per lo stesso periodo di quattro anni, oltre a quello approvato nella Conferenza delle Donne, che ha preceduto il Congresso, e quello dei Giovani che sarà adottato nel mese di ottobre, come già accennato.
Come ho ribadito nel mio discorso al Congresso, la forza della Federazione è quella dei suoi affiliati. Tutte le decisioni prese dal nostro Congresso saranno pienamente attuate solo con il sostegno e la partecipazione dei suoi membri. A questo proposito, sono felice di aver potuto contare sul contributo attivo della Filt-Cgil e mi auguro di continuare la collaborazione a tutti i livelli, dal Comitato Esecutivo alle Sezioni, ai Comitati Donne e Giovani. Le sfide del futuro richiedono più che mai che i sindacati agiscano insieme, facendo sì che la solidarietà prevalga sullo sfruttamento dei lavoratori.
Anche in questo caso, vi rinnovo il mio impegno e quello del *team* ETF a lavorare al meglio delle nostre capacità per la difesa, la promozione e il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori dei trasporti. Con il vostro supporto, il nostro compito sarà reso più agevole.

ETF - European Transport Workers' Federation Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti

L'ETF rappresenta oltre 2,5 milioni di lavoratici e lavoratori dei trasporti provenienti da 231 sindacati dei trasporti e 41 paesi dell'Unione Europea, dello Spazio Economico Europeo e dei paesi dell'Europa centrale ed orientale.
Nasce nel 1999 (congresso fondativo il 14-15 giugno), a seguito della fusione tra Federazione dei lavoratori dei trasporti (FST, ora disciolta) con filiali europee della International Transport Workers' Federation (ITF).
È affiliata alla Confederazione Europea dei Sindacati (CES) ed ha sede a Bruxelles.
Partner sociale riconosciuto nel dialogo sociale europeo, l'ETF rappresenta gli interessi delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti in Europa presso la Commissione Europea e il Consiglio dei Ministri Europeo.
I sindacati affiliati organizzano i lavoratori delle ferrovie, del trasporto pubblico locale, dell'autotrasporto e della logistica, del trasporto marittimo, dei porti, delle vie navigabili interne, dell'aviazione civile, della pesca e del turismo.

"Coppie e famiglie. Non è questione di natura"

Alla scoperta del pensiero di Chiara Saraceno, attraverso un approfondimento storico di Elisabetta Donati e una suggestione di Ileana Montini

Mutamenti nelle soggettività e nelle relazioni umane

di Elisabetta Donati

Il Consultorio Familiare Onlus di Brescia compie 40 anni e per l'occasione abbiamo scelto la strada di un approfondimento in un ciclo culturale dal tema **"Le diversità, mutamenti nelle soggettività e nelle relazioni umane nel mondo globale"**[1] per rimanere in relazione e in ascolto con i tanti interlocutori utenti, operatori di altri servizi, pubblici e privati, il mondo istituzionale e delle Associazioni con cui condividiamo tanta parte delle nostre attività e confrontare il nostro operare con il sapere scientifico. L'ospite d'onore del primo incontro è una studiosa di levatura internazionale, come Chiara Saraceno alla cui produzione scientifica, all'originalità della prospettiva di analisi e alla passione e riflessione civile e femminista attingiamo.

In questi 40 anni il Consultorio ha vissuto diverse fasi evolutive, con grande ricambio delle persone e delle figure professionali, ha precisato i suoi obiettivi reagendo agli stimoli, a ciò che accadeva nel contesto, cercando di rapportarsi all'utente nella sua complessità e divenire.

Nel 1973, quando nasce, il Consultorio non ha una legge di riferimento. La Legge n. 405 che istituisce i Consultori pubblici in Italia è del 1975 e dà mandato alle Regioni di legiferare in materia, che risulterà non omogenea. Anche il nuovo diritto di famiglia arriverà nel 1975. La Legge interruzione di gravidanza n. 194 è del 1978. Dal 1970 c'è la Legge sul divorzio sottoposta al referendum nel 1974. Nel 1971 la Legge 1044 istituisce gli asili nido comunali, mentre la Legge sulla parità di trattamento sul lavoro n.903 arriverà nel 1977.

Degli articolati Anni '70 vorrei ricordare le esperienze formative rivolte agli adulti e i corsi sulla condizione femminile all'università di Milano e in tante altre città con il sostegno attivo del sindacato. Gli *women's studies*, ancora sconosciuti, continuano l'esperienza di ricerca di auto analisi avviata dal movimento femminista, mettono in relazione mondo accademico, movimenti delle donne, organizzazioni sindacali: vi partecipano donne giovani e adulte di diverse estrazioni sociali.

La prospettiva di genere[2], che gli studi di Chiara Saraceno hanno contribuito a precisare rispetto alla realtà italiana, risponde a uno stimolo intellettuale ben preciso: attribuire il massimo peso a quanto vi è di socialmente costruito della diseguaglianza sessuale, a quanto vi è di **non biologicamente dato nella relazione di disparità fra donne e uomini**. La presa d'atto di una realtà non neutrale e di uno squilibrio di potere fra i generi ha reso meglio visibile:

- la vita quotidiana, i compiti della cura, le esperienze delle donne prima ignorate ed invisibili, i tanti modi di vivere e progettare la maternità;
- le diverse presenze delle donne nel mercato del lavoro e gli effetti che generano nell'organizzazione familiare, nella divisione del lavoro fra i sessi, nelle strutture sociali;
- le differenze entro lo stesso genere: Saraceno scriverà in ***Pluralità e Mutamento***[3] **"pensarsi come simili per progettarsi diverse"**.

Differenze che emergeranno con forza con le donne straniere, le immigrazioni al femminile, che hanno faticato a essere viste e a emergere come fenomeno distinto da quello maschile: le diverse donne straniere, le loro differenti culture sul corpo, la maternità, la relazione madre-figlio. Nel frattempo arrivano al consultorio domande generate dal contesto esterno, sociale e culturale mutato: drammi laceranti ma anche genuini smarrimenti; conflittualità nelle relazioni di coppia, nel difficile incontro fra attese di reciprocità e specializzazione di ruoli, che emergono nella scelta e nella nascita di un figlio in coppie in cui entrambi lavorano; una crescente diversificazione nei modi di fare famiglia; l'allungamento della vita; le nuove tecnologie riproduttive.

[1] Per chi fosse interessato a conoscere la realtà del Consultorio Familiare Onlus di Brescia ed il ciclo culturale sul tema delle diversità può consultare il sito web www.consultoriofamiliare.org

[2] S. Piccone Stella, C. Saraceno, *Genere. La costruzione sociale del femminile e del maschile*, Il Mulino, 1996

[3] C. Saraceno, *Pluralità e mutamento*, F. Angeli, 1987

L'altro sempre meno specchio di me e sempre più altro[4]... fare i conti con le differenze. Diversi temi sono ormai entrati nel modo di agire di noi operatori e volontari del consultorio, sentiamo la necessità di fermarci a riflettere sul tema dell'essere coppia, della violenza nei legami d'amore[5], sulle transizioni dell'età adulta e sulla trasmissione intergenerazionale fra madri e figlie italiane e madri e figlie straniere.
In una società che rimane ostile verso le donne, soprattutto sul piano dei loro diritti alla libera scelta e all'autodeterminazione, si rende difficile l'applicazione della legge 194 e la contraccezione, per non parlare delle storture della normativa sulla fecondazione assistita. I temi della salute, i temi del vivere e del morire sono affrontati come pretesti ideologici, in nome di una "naturalità". Tuttavia, come sottolinea Saraceno: **"L'ovvietà non significa naturalità. Perché è un'ovvietà che comunque ha una sua origine storica contestualizzata"**.
Oggi noi siamo una Struttura privata accreditata nel sistema di offerta pubblica, alle prese con problemi anche molto originari dei consultori pubblici: ampiezza dei compiti assegnati, esiguità del numero di operatori, estensione dei bacini di utenza. Di fronte a maturazione di bisogni sociali, una diversa qualità della vita e una diversa gestione dei problemi della salute, si assiste ad una crescente sanitarizzazione delle prestazioni. **Esiguità di risorse e scelte d'indirizzo nella programmazione dei servizi** forse non sono solo frutto della crisi: se lasciamo un vuoto culturale, rimangono **opachi** anche termini come famiglia, anche per noi che operiamo come consultorio familiare. E affidiamo i temi del corpo, dei desideri, delle relazioni delle donne e degli uomini a **una dottrina che assume il naturale** o ad **una tecnica per cui è lecito tutto ciò che è fattibile**, con l'apparato di indiscutibilità di cui vorrebbe disporre.
C'è invece necessità del dipanarsi dello sforzo scientifico, dell'apporto interdisciplinare, del legame fra diversi saperi, per comprendere le diversità, fornire loro una base di legittimità, farle evolvere nella sfera della giustizia e c'è il **coraggio intellettuale delle continue domande**, ancora più legittimo se a porsele è una studiosa della famiglia, della fama di Chiara Saraceno: di cosa parliamo quando parliamo di famiglia, chi vive con chi, chi dipende da chi? Cosa si scambiano oggi le generazioni? Tutte domande che trovano una risposta nel suo libro.

[4] Consultorio Familiare Onlus, *L'io ferito e l'altro. La relazione come struttura costitutiva dell'umano e del mondo*, Atti del ciclo di incontri, Brescia 1999
[5] Consultorio Familiare Onlus, *La violenza nei legami d'amore*, Gabrielli Ed. 2008

I ruoli sessuali nella famiglia

di Ileana Montini

Un gruppetto di persone osserva uno dei due cigni bianchi che, meticolosamente, raccoglie con il becco pezzetti di canne per ricostruire la parte del nido con le sue cinque uova grigiastre, travolto dalle tempeste di queste giornate anomale di primavera. È uno spettacolo affascinante offerto dal lago di Garda.
C'è una suora che commenta: "ecco la natura, dovremmo imparare da loro!" Non so precisamente cosa dovremmo, noi umani, imparare dai cigni in questione, ma mi colpisce soprattutto il riferimento alla natura. La suora in realtà ha dato voce a una mentalità diffusa e resistente. Nel nuovo catechismo che sostituisce l'antico di Pio X, e che serve per la formazione ai sacramenti della Cresima e della Prima Comunione, c'è scritto che il matrimonio eterosessuale, base della famiglia e della società, corrisponde al Disegno Divino. In altri termini, alla Natura voluta dal Creatore in eterno.
Chiara Saraceno, sociologa di fama mondiale, ha scritto recentemente un saggio di grande chiarezza su questo versante. **"Coppie e famiglie. Non è questione di natura"** (ed. Feltrinelli 2012) ci offre un ampio panorama rispetto alla dialettica natura/cultura. Uno dei versanti sui quali si sofferma è quello dei ruoli sessuali nella famiglia. L'evoluzione della famiglia ci ha portato all'attuale frutto, perlomeno in Occidente, della libera scelta affettiva di due individui con un'inarrestabile tendenza al pratico mutamento delle dinamiche di ruolo.
Il padre si fa mammo nel momento in cui si mostra accudente nei confronti della

prole. Ma subito si avanzano dei timori da parte di chi detiene il potere nelle agenzie di socializzazione e nelle varie istituzioni di formazione e servizio socio-sanitario.
Scrive la sociologa che molti psicoanalisti **"considerano con preoccupazione l'emergere di una figura paterna accudente fin dalla prima infanzia, vedendovi il rischio di una confusione di ruoli che andrebbero mantenuti nettamente separati. Come sa bene la maggior parte delle mamme e dei figli tuttavia, accudimento e affetto possono tranquillamente coesistere con la socializzazione alle norme e l'accompagnamento all'autonomia. Non è la divisione tra figure genitoriali diverse, innanzitutto per sesso, che aiuta a distinguere tra affettività e fusionalità, bensì il fatto che chi accudisce e ama abbia un sufficiente senso di sé e della propria individualità da non perdersi, nella relazione con l'altro"**.
Come affermare che resta ben saldo il mito del padre che deve assolvere il compito (naturale) di proteggere e trasmettere la legge e le regole staccando, separando il figlio dalla morsa della pericolosa simbiosi con la madre. La madre che abdica al ruolo dell'accudimento tenero, devoto, totalizzante e il padre che si sottrae al ruolo del legislatore familiare, cadono entrambi sotto il duro giudizio della psicoanalisi "classica", della psicologia in generale e della pedagogia.
Giustamente Saraceno riprende la dottrina della Chiesa che, sia pure con un'evidente evoluzione rispetto al pensiero ottocentesco, riconferma la natura eterosessuale della coppia in quanto unità derivante dalla complementarità. E quindi unica valida forma di genitorialità per la socializzazione e formazione dell'identità dei bambini. Psicologi, psicoanalisti (classici!) continuano a tuonare sulle ripercussioni- in termini di disagio psichico- se quest'ordine, naturale, è sovvertito con coppie genitoriali anomale o rifiuto dei rispettivi, sessuali, ruoli di accudimento e di protezione.
La pubblicità, che si fonda sulla ricerca precisa di modelli tradizionali persistenti, è la fonte documentaria più veritiera. Gli spot televisivi continuano a propinarci giovani mamme spose, che accudiscono la casa e i bambini in modo egregio perché utilizzano i prodotti giusti. Ci sono spot dove i padri-sposi entrano in casa con la borsa da manager, si siedono a tavola e lodano la moglie-mamma per l'ottima saporita cottura del cibo reclamizzato.
Le tre religioni monoteiste (ebraismo, cattolicesimo e cristianesimo in genere, Islam) fondate sul dio unico padre e creatore, sembrano inchiodate al determinismo della struttura binaria natura-cultura. Il pensiero della complessità è estraneo d'altronde ad ogni dicotomia riduttiva, compresa quella cara all'Illuminismo tra ragione e istinto. Dove l'istinto sta per naturale e molto femminile. Come il presunto istinto materno identificatorio del destino femminile più del ruolo paterno dotato di razionalità.
Il ritardo con il quale un Paese come l'Italia recepisce aspetti anche evolutivi della legislazione lasciando il peso del lavoro di cura soprattutto alle donne, sono d'attribuirsi al ruolo normativo della religione di Chiesa, ma anche alle rigidità delle istituzioni in svariati campi del sapere e dell'educazione di genere.

Chiara Saraceno è una delle sociologhe italiane di maggior fama. Importanti i suoi studi sulla famiglia, sulla questione femminile, sulla povertà e le politiche sociali. Ha ricoperto numerosi incarichi accademici, anche a livello internazionale, e istituzionali in Italia.

Elisabetta Donati, sociologa e ricercatrice. Insegna Sociologia della Famiglia all'Università degli studi di Torino. È presidente del Consultorio Familiare Onlus di Brescia accreditato. Ha pubblicato: nel 2008, per F.Angeli, un saggio sulle transizioni nelle età adulte "Nuovi cinquantenni e secondi cinquant'anni. Donne e uomini adulti in transizione verso nuove età" (con L. Abburrà); nel 2010 e nel 2011, nella collana Auserbiblioteca, i risultati di due ricerche sul fenomeno della violenza contro le donne anziane; nel 2012 un saggio sulle generazioni e scambi familiari (in collaborazione con M. Naldini). Ha scritto diversi articoli per NOSTOP (nr.39-45-53-61-69-73).

Ileana Montini, psicologa psicoterapeuta libera professionista dal 1994. Fondatrice e conduttrice del Laboratorio Psicopedagogico delle differenze anni 1988/2004. Giornalista pubblicista iscritta ordine dei Giornalisti dal 1966. Collaboratrice e componente redazioni di quotidiani e periodici dal 1964.

Anna Del Bo Boffino, *sempre dalla parte delle donne*

di Francesca Zajczyk

Molti dei problemi che Anna Del Bo Boffino ha dibattuto sono aperti ancora oggi. Forse è il momento di tornare a leggere i suoi scritti e riflettere con lei. Non per conservarne semplicemente il ricordo, ma perché il suo pensiero, che ha sempre pagato l'alto prezzo della sperimentazione, è un prezioso contributo per tracciare un nuovo domani.

Il Comune e la Delegata alle Pari Opportunità, Francesca Zajczyk, e la Camera del lavoro di Milano - insieme a Pina Madami di Pari e Dispari - il 15 maggio 2013 hanno voluto ricordare Anna Del Bo Boffino con un incontro organizzato all'Urban Center al quale ha partecipato Cristina Tajani, assessore alle politiche del lavoro, dello sviluppo economico e dell'università, insieme ad alcune donne che hanno voluto molto bene ad Anna, che hanno lavorato con lei, conosciuto e condiviso la sua passione: Bianca Beccali, Ivana Brunato, Lella Ravasi Bellocchio, Letizia Rittatore, e la giovane storica Letizia Stefanucci.

L'hanno, l'abbiamo voluta ricordare non solo per condividere insieme il suo pensiero, ma ancor più per sottolinearne la sua attualità. Attualità che, fra l'alto, si concretizza nel premio che la CGIL mette a disposizione della Scuola di giornalismo "Walter Tobagi" di Milano attraverso una borsa di studio da assegnare alla migliore tesi

È stato un incontro bello, intenso e affettuoso insieme; non retorico perché al centro è rimasta per tutto il tempo la figura di questa donna

Anna Boffino nasce a Milano nel 1925, l'8 di marzo, il giorno della festa delle donne - una data che indica un destino, legato alla ricorrenza che ha segnato la storia delle donne. E a Milano muore il 5 dello stesso mese, nel 1997. Si laurea in Filosofia nel '48 con Antonio Banfi, un maestro che molto incide sulla sua personalità e sulle sue scelte, e l'anno successivo sposa Sergio Del Bo, dirigente editoriale della Feltrinelli, dal quale ha un figlio, Roberto.

Dal 1952 al 1954 Anna è con il marito a Parigi. In quegli anni la capitale francese è intellettualmente vivissima, con figure quali Sartre, Simone de Beauvoir, Cocteau, e Anna comincia la sua attività giornalistica inviando corrispondenze a "l'Unità", per la pagina della donna.

Tornata in Italia, si occupa dell'ufficio stampa della Feltrinelli, entra poi nella redazione del mensile "Abitare" e successivamente nella casa editrice Il Saggiatore. Qui, lavorare "sulla pagina" con Elio Vittorini è per Anna un'esperienza fondamentale. Lei, che era cresciuta in ambienti intellettuali in cui aveva avuto modo di incontrare personaggi di grande spessore culturale e di approfondire i principi che si ispirano al marxismo, riuscirà ad affrontare con grande rigore logico anche temi considerati allora "di serie B": le emozioni, i sentimenti, il mondo del quotidiano.

Nel 1968 fu tra le ideatrici del mensile "Due più", alla Mondadori, la rivista che, sull'onda dei mutamenti del costume, si occupava di divulgare (in un "inserto chiuso" che all'epoca fece scalpore) i temi della sessualità. Successivamente, Anna Del Bo Boffino, per circa un decennio, lavorò al settimanale "Amica", dove curava la rubrica "Da donna a donna", punto di riferimento nel dibattito sulla condizione femminile, per Anna lo spazio in cui incontrarsi con molte donne di ogni età e condizione.

La sua passione per la scrittura l'ha portata a scrivere anche molti saggi: da "Pelle e cuore" nel 1980, passando da "Figli di mamma", a "Stavo malissimo", a "Voi uomini" a, ultimo, "Un cerchio dopo l'altro", scritto con Lella Ravasi Bellocchio nel 1994. E, a proposito di libri, voglio ricordare "Ricordo di Anna", una pubblicazione del 2003 in cui sono raccolti molti suoi contributi, voluta dal Sindacato nazionale Pensionati della CGIL, con cui Anna collaborò per molti anni.

Una vita - quella di Anna- vissuta in prima linea nella battaglia per l'emancipazione, sia negli anni ruggenti del movimento (così attenta anche alle fasce femminili meno elitarie), sia quando decise di far politica nelle istituzioni. Sì, perché Anna è stata - come sottolinea Bianca Beccalli - "sia dentro che fuori": il privato è stato per lei fondamentale, come madre e moglie, anche rinunciando ad alcune importanti opportunità di carriera. Ma, in controtendenza rispetto alla posizione del movimento delle

donne dell'epoca, Anna decide di fare la propria parte spendendosi anche nelle istituzioni, consapevole della necessità di portare anche a livello politico i problemi delle donne. Si candida, quindi, nel 1975 come indipendente del Pci – Pds nel consiglio comunale di Milano e poi, dal 1985 al 1990, è consigliere alla Provincia di Milano dove, dal 1985 al 1997, presiede la Commissione consultiva sui temi della donna.
Anna è stata antesignana di un dilemma ancora attualissimo per le donne: concedersi legittimamente di non scegliere tra "Dentro e Fuori", tra pubblico e privato, ma non soltanto per conciliare bensì per incrociare e integrare strategie complesse.
Utilizzando una naturale capacità di empatia, Anna ascolta, ragiona e poi risale da un disagio o un problema individuale ad una riflessione più ampia sulla realtà sociale e politica, con sensibilità e acume, con la grinta spesso necessaria ma anche con una vena di ironia.
Diventa dunque una protagonista dell'evoluzione dei periodici femminili che in Italia hanno fatto cultura, proponendo una nuova idea di donna e prendendo posizioni coraggiose su temi quali la libertà sessuale, la contraccezione, il divorzio e l'aborto, la parità nel lavoro, la condivisione dei ruoli in famiglia; questi ultimi due più che mai presenti nella vita quotidiana delle donne, come ci ricorda Ivana Brunato.
Anna è stata capace di osservare i cambiamenti della società percorrendo strade delicate, cruciali e oscure anche per le stesse donne, ma è stata anche la prima – come sottolinea Letizia Rittatore - capace di "gettare acqua sul fuoco degli entusiasmi dell'emancipazione. Analizzava, rifletteva, propositiva sempre, anche se, forse, una delle poche pensatrici che ammetteva di non avere risposte per tutto".
Fra i tanti temi da lei affrontati, incredibilmente attuale le sue parole sul "potere" in "Voi Uomini" del 1985 dove, parlando del fatto che per emanciparsi le donne hanno dovuto appropriarsi di modalità tipiche della cultura maschile, riportava i consigli di un manuale americano (*Strategies for Women at Wok*) elencando 23 blocchi "interiori" che impedirebbero alla donna di muoversi agevolmente nel mondo del lavoro: blocco dell'onestà, dell'efficienza, dello stare alle regole, della disistima di sé, della dipendenza, della modestia, del perfezionismo, dell'ambivalenza, del vogliamoci bene… **"Ma quale altra strada hanno le donne per raggiungere la parità, se non quella di mascolinizzarsi?"** si chiedeva Anna azzardando una previsione: **"la loro cultura è considerata inferiore. Ma forse la perdita della cultura femminile può risultare una vera e propria catastrofe".**
E le vecchie amiche di Anna presenti all'incontro sono rabbrividite a queste parole, scambiandosi veloci sguardi di assenso e preoccupazione; preoccupazione per le donne e, soprattutto, per le giovani donne. Perché se è vero che – come avverte la giovanissima Letizia Stefanucci che ha letto i testi di Anna – la realtà è molto cambiata, molti problemi rimangono gli stessi.
Anna, dunque, è sempre stata dalla parte delle donne e ha messo sempre al centro della sua vita – nel pubblico e nel privato - il tema delle relazioni, realizzando attorno a lei l'utopia della solidarietà femminile. Quando Anna parlava di emozioni e sentimenti, parlava proprio di quello. Come dice Lella Ravasi Bellocchio: "competenza dei sentimenti e degli affetti, autenticità che tiene dentro gioia e dolore".

Francesca Zajczyk. È professore ordinario di Sociologia Urbana presso il Dipartimento di Sociologia e ricerca Sociale dell'Università di Milano-Bicocca; coordinatrice del dottorato di Ricerca sulla Società dell'Informazione Projects Quality of Life in the Information Society (QUA_SI). Nel 2011 è stata nominata dal sindaco delegata alle Pari Opportunità per il Comune di Milano. Expert nominata dal Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e tecnologica (Miur) per il VII Framework Programme for Research and Technological Development (2007-2013). Tra i temi delle sue ricerche le disuguaglianze di genere e la tematica del riequilibrio della presenza femminile nell'economia e nella politica. È autrice di diverse pubblicazioni tra le quali: La sfida delle giovani donne. I numeri di un percorso ad ostacoli (Franco Angeli, settembre 2011); Nuovi padri? Mutamenti della paternità in Italia e in Europa. (Baldini Castoldi Dalai editore, 2008); La resistibile ascesa delle donne in Italia. Stereotipi di genere e costruzione di nuove identità (Il Saggiatore, 2007); Dove batte il cuore delle donne (Laterza, 2012).

“Tu cambi tutto quel che tocchi, tutto quel che tocchi ti cambia”

Pratiche di resistenza e di comunicazione non-violenta per donne

Seminario condotto da Maria G. Di Rienzo a Bologna il 13 maggio 2013

di Angela Parentela, Associazione “Donne della ruota del tempo” di Bologna

Un percorso che continua, quello della comunicazione non violenta all’interno dell’Associazione Armonie di Bologna, desiderato in particolare da noi Donne Della Ruota del Tempo, un gruppo autogestito che si occupa di ricerca e pratiche sulla spiritualità femminile da anni e che riconosce in Maria G. di Rienzo una delle più significative e intense rappresentanti dei temi a noi più cari: spiritualità e politica.
Per accedere ad altro, **la comunicazione non-violenta** - che veicola tali temi seppure con parole talvolta diverse **- e la maestra**, perché così il gruppo ha nominato colei che incarna gli argomenti che fungono, al contempo, da radice e soglia.
Già dal titolo dell’incontro, denso di senso e di sensi, s’intravede la meta, il luogo dove saremo condotte: “Tu cambi tutto quel che tocchi, tutto quel che tocchi ti cambia”
Immediatamente ci viene restituito il potere di agire il cambiamento e con esso il diritto a pieno titolo – come donne – per farlo.
Come attiviste – nei gruppi e da singole - conosciamo bene questo concetto, sappiamo come ci cambia un’azione, sappiamo come ci cambia il modo in cui è condotta, come cambia chi ne viene contattata/o.
Il gruppo è variegato e alle donne della ruota si mescolano attiviste, ricercatrici spirituali, femministe, insegnanti in prima linea e donne impegnate nel sistema sanitario, madri singole, ma tutte d’accordo: **l’attivismo è il cuore del cambiamento sociale** e con questo l’influenza dell’azione diretta della non violenza. Impensabile per noi la presa armata del palazzo d’inverno, perché, come giustamente ci ricorda Audre Lorde, **“non si può smantellare la casa del padrone con gli attrezzi del padrone”**.
Maria G. stessa aveva scritto per noi, al momento di ideare quest’incontro, per sottolineare l’enorme potenzialità innovativa di cui le donne sono portatrici: ***“Le donne sono ovunque promotrici e sostenitrici del cambiamento. Le lotte per l’eguaglianza, la giustizia e la pace le vedono protagoniste consapevoli delle sfide che si trovano di fronte: le crisi finanziarie ed economiche continuano a danneggiare le donne in modo sproporzionato; a troppi governi mancano le capacità o la volontà politica di proteggere e promuovere i diritti delle donne; la violenza aumenta anche sotto forma di estremismi religiosi, come risposta militarizzata ad un’insicurezza crescente. Questo scenario richiede azioni innovative, alleanze multiple, organizzazioni aperte all’apprendimento, nuovi modi di interazione con le istituzioni politiche formali, ma sopratutto richiede idee e tecniche che mettano in moto i cuori e le menti, legando il cambiamento alla speranza, all’ispirazione e alla gioia delle donne.”***.
Ecco forse il nodo più complicato, illuminato dalle parole di Octavia Butler: “L’unica verità permanente è il cambiamento”.
E la precisazione che accomuna il sentire di tutte (e il non detto di molte) ci fa sentire in immediata risonanza con l’argomento proposto: la non violenza non è l’opposto della violenza e, soprattutto per noi donne, l’espressione “non violenza” non è particolarmente attraente, spesso la percepiamo come passiva e/o legata ad ambienti di fede – che di certo non favoriscono l’«impoteramento» delle donne - e la frequente indicazione “ama il tuo nemico” - diciamocelo – perde di brillantezza con noi: molto spesso GIA’ viviamo con il nemico, GIA’ amiamo il nemico.
Immerse in questa consapevolezza e per poter attingere alle nostre risorse interiori senza rimanere schiacciate dai contesti di vita, politici e sociali attorno a noi, ci siamo misurate in pratiche corporee per raccogliere informazioni – su noi stesse - e poterle comunicarle alle altre in un processo trasformativo e rigenerante.
I grandi temi emersi, anzi ri-emersi, per molte di noi sono stanchezza, senso di solitudine, senso di vuoto, in contrasto con lo spazio che ci ha accolte dove abbiamo vissuto fiducia e solidarietà, valorizzazione delle storie, delle capacità e dei desideri

di ognuna. È stata chiara la percezione che occorre approfondire la conoscenza di un pensiero creativo e critico. Quindi riflessione e dialogo saranno i nostri motori per l'azione!
È emerso anche che spesso l'attivismo brucia e consuma perché non porta nutrimento, occorre essere nutrite per nutrire.
E ancora, la nostra maestra ci ricorda di prestare attenzione a noi stesse e avere cura di noi.
Riceviamo quindi i 5 rimedi per l'emergenza che in 60 secondi ci consentono di ricaricarci nel qui e ora e li doniamo a tutte le donne in cammino:
1) PRESENZA - Respirare profondamente 3 volte chiudendo gli occhi. Riaprirli e osservare attentamente ciò che ci circonda, prestando maggiore attenzione per vedere ciò che non abbiamo visto prima. Questo rimedio serve quando emergono le domande: *Perché sono qui, Cosa ci faccio io qui?*
2) RADICAMENTO - Pensare e sentire i nostri piedi appoggiati sul terreno, notare la pressione dei piedi sulla terra e della terra verso i piedi. Questo rimedio serve quando emergono le domande: *Dove sto andando? Su che strada sono?*
3) GRATITUDINE - Dire semplicemente grazie, grazie per il vento, grazie per la fortuna, grazie a quell'albero di fronte a me, grazie al fiore che sboccia ...
4) DESIDERIO - Esprimere un desiderio, tipo quelli che si esprimono quando vediamo una stella cadente, senza pensare, i desideri parlano di quello che noi siamo. Esprimere un desiderio è prezioso quando ci sentiamo sconnesse.
5) MERAVIGLIA - Concentrarsi sui 5 sensi e scegliere qualcosa di amabile, qualcosa che ci piace per renderci conto di quanto è possibile farne esperienza con i sensi.

E incontriamo di nuovo il senso profondo della frase iniziale: *tu cambi tutto quel che tocchi...*
Ebbene sì, di nuovo percepiamo che la comunicazione non violenta porta a esperimenti di verità.
Dopo aver esplorato i linguaggi e le attitudini necessari allo stare insieme per andare verso il cambiamento e per evitare il conflitto-scontro diretto, il passo da intraprendere è l'azione diretta di cambiamento.
Il modo in cui ci trattiamo l'una con l'altra, con cui trattiamo le relazioni sono parte del cambiamento e parte del nostro compito nell'attivismo, che è quello di immergerci con questa qualità di presenza nella ricerca di collaborazione.

L'incontro si è concluso con il *"mandala della verità"*, un mandala molto toccante che ha messo in scena simbolicamente "le difficoltà che si incontrano nell'attivismo" attraverso la rappresentazione della paura (pietra), della tristezza (foglie), della rabbia (bastone) e del senso di deprivazione (coppa vuota). Nel *mandala* ognuna ha potuto dire la propria verità in un campo morfogenetico[1] condiviso, creato sia da questo incontro sia dai numerosi altri che accadono nello spazio stesso, dove è stato possibile operare trasformazione e sentire - in una dimensione che va oltre il razionale - che è coraggioso ascoltare la nostra paura, che portiamo il lutto delle cose perse a cui teniamo davvero, che alla nostra rabbia sottende la passione per la giustizia e che una coppa vuota può indicare che c'è spazio per altro.
Infine, non dobbiamo mai dimenticare che la speranza è la terra che sostiene i nostri elementi.

Maria G. Di Rienzo, è una prestigiosa intellettuale femminista, scrittrice, formatrice e regista teatrale. Ha attraversato con il suo impegno gruppi, associazioni e movimenti, sostenendone le lotte e impegnandosi in prima persona. Tra le sue ultime pubblicazioni "Voci dalla rete. Come le donne stanno cambiando il mondo", che racconta l'impegno globale delle donne per trasformare le relazioni di potere tra i generi. Ha scritto su NOSTOP (nr. 58-59-62). È autrice del blog http://lunanuvola.wordpress.com/

[1] Il termine, coniato da Rupert Sheldrake negli anni '80 del XX secolo, descrive il sapere intrinseco a una specie che include non soltanto cognizioni attuali ma anche storiche. Indica comunemente una condivisione del sapere a prescindere dalla distanza e indipendentemente dal fatto che l'esperienza sia stata vissuta di persona.

La droga che distrugge il futuro

Recensione di Osvaldo Cisternino

Sono passati sette anni da quando è stato pubblicato *Gomorra*. Saviano aveva allora 26 anni ed era sconosciuto ai più. In questi sette anni sono accadute molte cose: *Gomorra* è diventato un successo planetario; Saviano, in conseguenza di quel successo, vive scortato dai carabinieri, perché la camorra vuole vendicarsi; il clan dei Casalesi, del quale Saviano ha denunziato la pericolosità, è stato decimato e molti dei personaggi descritti in *Gomorra* sono finiti in carcere; questo, tuttavia, non ha ridotto la forza delle mafie in Italia e neppure dei Casalesi.
Ora, a 33 anni, Saviano ci riprova: con il suo secondo libro, *Zero Zero Zero*, la denunzia della criminalità organizzata si allarga su scala planetaria, riguardando il traffico di cocaina e, dunque, non solo le mafie italiane ma anzitutto i cartelli sudamericani, soprattutto messicani e colombiani. Dunque, non solo ci riprova, ma alza addirittura il tiro e, conseguentemente, il numero di criminali che vorrebbero vederlo morto.
Il nuovo libro ha parecchie analogie con il primo: non è un romanzo, ma neppure un'inchiesta giornalistica, né un libro di denunzia. Oppure, meglio, è tutte queste cose insieme.

Il romanzo

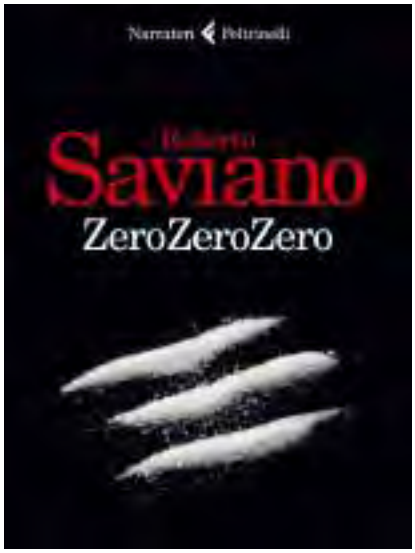
Più che di un romanzo si dovrebbe parlare di una gran quantità di storie intrecciate: storie dal vero, che raccontano di personaggi per la maggior parte noti alla cronaca, grandi criminali o vittime, eroi o poveracci finiti in un giro più grande di loro. E il talento di Saviano per il racconto è ben noto: anche nelle trasmissioni di Fazio, seguite da milioni di telespettatori, quasi sempre Saviano racconta storie. E tutte le sue storie catturano gli ascoltatori quanto i lettori, come le favole che parlano di mostri catturano l'attenzione dei bambini. Saviano stesso in *Zero Zero Zero* si domanda perché è tanto attratto dalla conoscenza e dalla narrazione della ferocia inumana del mondo criminale che descrive. Sembra mosso da un'istanza anzitutto morale: vuole capire quanto la crudeltà dell'uomo nei confronti dell'altro uomo sia pertinenza dei soli criminali e quanto, invece, sia contagiosa, quanto sia innata e quanto si possa apprendere, quanto possa riguardarci tutti. È ancora una volta la lotta fra bene e male la sfida di Saviano, come lo è della grande letteratura di tutti i tempi. Come Achab contro Moby Dick, anche Saviano scova nelle storie che ruotano intorno alla cocaina il male da combattere. Ma è anche attratto dai mostri che descrive, come lo sono i bambini davanti al lupo. Senza ambiguità, non vi è vera letteratura. A differenza delle favole per bambini, però, nelle storie di Saviano il bene e il male sono spesso intrecciati e non c'è quasi mai il lieto fine.

L'inchiesta giornalistica

Saviano ha raccolto un'enorme massa di dati: leggendo gli atti dei processi, intervistando persone a diretta conoscenza dei fatti, leggendo tutto quello che è stato scritto sul traffico di cocaina a livello mondiale, avvalendosi di fonti riservate.
In genere non cita le sue fonti, ma dalla lettura del libro si capisce bene che nulla è inventato. Proprio come in *Gomorra*, anche in *Zero Zero Zero* molti dei fatti che racconta sono già noti. Quello che non è noto è il quadro d'insieme, la cui gravità emerge solo grazie al paziente lavoro di incastro fra i singoli fatti che, letti isolatamente, non possono rendere l'idea della forza e della pervasività del potere criminale. Saviano non è stato il primo a parlare del traffico dei rifiuti, del potere della camorra e della sua forza di penetrazione a livello internazionale. Ma il quadro d'insieme che ne ha dato ha fatto breccia nell'opinione pubblica, favorendo una maggiore attenzione della politica e del potere statale nel contrasto alla criminalità organizzata.

Il libro di denuncia

L'intento consapevole di Saviano è combattere con la forza della parola i poteri criminali, nella consapevolezza che la loro diffusione è tale che oggi è la stessa democrazia che si trova in serio pericolo a livello mondiale. Il quadro che emerge da *Zero Zero Zero* è quello di un potere criminale che, non solo in Italia, ma su scala planetaria riesce a condizionare il potere legale, politico ed economico. Scrive Saviano: *"… la coca funziona con la facilità di un bancomat. C'è da comprare un centro commerciale? Importi coca e dopo un mese ci sono i soldi per chiudere la transazione. Devi influenzare campagne elettorali? Importi coca e sei pronto nel giro di poche settimane. La cocaina è la risposta universale al bisogno di liquidità. L'economia della coca cresce a dismisura e arriva ovunque"*. E ancora: *"Antonio Maria Costa responsabile dell'ufficio droga delle Nazioni Unite, nel 2008, ha detto: i proventi del narcotraffico sono serviti a salvare gran parte delle banche europee. Nessuno lo ha smentito"*. Nella crisi, l'enorme accumulazione di danaro che garantisce la coca consente al potere criminale di mettere le mani su tutto. E, ovviamente, di influenzare il potere politico, come abbiamo visto di recente proprio in Lombardia (non in Sicilia, in Lombardia!!!).
Non c'è speranza? Nell'immediato Saviano non ne vede. La coca si diffonde sempre di più (si calcola che a Milano la usi almeno una persona su dieci) e in tutti i ceti. Distrugge la salute di chi la usa, ma insieme mina i fondamenti della libertà e della democrazia. Distrugge il futuro. Per questo Saviano è favorevole alla legalizzazione. Anche se sa che non passerà. Leggere il suo libro non favorisce la speranza, ma almeno diffonde la consapevolezza. E, senza consapevolezza, la speranza è solo illusione.



Roberto Saviano
"Zero Zero Zero"
Feltrinelli 2013 - Euro 18

“Verità, bugie e omissioni su un massacro di socialisti”

Recensione di Alberto Cassandra

Norvegia, 22 luglio 2011, Anders Behring Breivik scatena l’inferno.
Alle ore 15.26, un’autobomba fatta esplodere a Oslo, nei pressi degli uffici governativi, provoca la morte di otto persone e il ferimento di molte altre.
Circa due ore più tardi, Breivik, vestito da poliziotto, si reca sull’isola di Utøya, sede da tanti anni di un campeggio estivo dei giovani socialisti di tutto il mondo, preparato dalla Lega dei Giovani Lavoratori, organizzazione giovanile del Partito Laburista Norvegese.
Qui Breivik prima uccide con una pistola i direttori del campo, quindi si dirige verso i giovani raccolti in un punto di ristoro, estrae un fucile automatico e comincia a sparare e uccide, uno ad uno, 69 ragazzi laburisti di età compresa tra i 14 e i 20 anni.
Un’ora e mezza dopo la strage, un nucleo speciale della polizia anti-terrorismo irrompe sull’isola e l’attentatore si consegna senza opporre resistenza.
Breivik è arrestato, ritenuto responsabile di entrambi gli attentati, dichiarato sano di mente e condannato a 21 anni di carcere, la pena massima prevista dalla legislazione norvegese.
Ma chi è l’autore della caccia all’uomo più efferata nell’Europa occidentale dai tempi della seconda guerra mondiale e del più grave evento terroristico mai avvenuto in Norvegia?
Breivik è un anti-multiculturalista, anti-marxista, anti-islamico e fondamentalista cristiano, con ideologie di estrema destra, come da lui stesso affermato nel suo mostruoso “compendium” ideologico “2083 A European declaration of independance” spedito a estremisti di destra in tutto il mondo, prima dell’esplosione a Oslo.
Breivik è finora l’unico condannato, ma cosa si nasconde dietro un’azione studiata per anni nei minimi dettagli? Quali furono i suoi contatti? Come si procurò armi ed esplosivo? C’è in Europa una rete di estrema destra nazionalista, violenta e xenofoba? Come agisce? Chi la sostiene, chi la finanzia?
Il libro di Luca Mariani, giornalista parlamentare dell’Agi, rimette in fila i fatti e prova a dare delle risposte, con un’analisi lucida e profonda, ma soprattutto politica, di quella terribile strage.
Breivik compì, infatti, un gesto dalla forte connotazione politica.
L’obiettivo? Distruggere il Partito Laburista, distruggere quell’idea d’Europa tollerante, culturalmente libera, multiculturale e civile che le forze socialiste e riformiste hanno prima ideato e poi contribuito a costruire e difendere.
Le motivazioni? L’odio contro gli immigrati, che devono tornare a casa loro, a qualsiasi costo.
Gli effetti? Nei media prima si avvalora a gran voce la pista islamica. Poi, quando emergono i fatti, gradualmente cala il silenzio sui giovani laburisti giustiziati per le loro idee. In Italia la strage cade presto nel dimenticatoio. ‘Il Giornale’ titola: «Quei giovani incapaci di reagire».
In Italia, alla Camera, solo un breve dibattito: i deputati riescono nell’impresa di non pronunciare mai in aula le parole ‘socialista’ o ‘laburista’.
Nel nostro paese il pluriomicida ha persino degli estimatori: il leghista Mario Borghezio definisce «in qualche caso ottime» le sue idee…

Luca Mariani
“Il silenzio sugli innocenti”
Le stragi di Oslo e Utøya
Ediesse - 13 euro

Un invito al viaggio (in treno)

Recensione di Americo Pagliara

La chiave di lettura di ***Destinazione immaginario*** - *Andata e ritorno nell'universo simbolico della ferrovia* - l'autore Roberto Scanarotti, ex ferroviere, ce la offre subito nell'introduzione, dove dice testualmente: ***"In queste pagine non si parla d'altro che di ferrovia con relativi annessi e connessi: stazioni, viaggi, viaggiatori e ferrovieri. Per non dire dei treni. E se ne parla anche bene, per giunta. Filo conduttore: l'antico e privilegiato ruolo che la ferrovia occupa nell'immaginario collettivo. La prospettiva scelta, per meglio chiarire, tende pertanto a mettere in evidenza più l'idea del treno che il treno stesso, quello vero"***.

Nel libro c'è la prova che, durante i quarant'anni spesi professionalmente presso le Ferrovie dello Stato (per lo più nell'ambito della comunicazione), ha saputo educare e conservare una sensibilità straordinaria verso un'idea di treno e di viaggio "altra", che si muove sui binari dell'immaginazione e dell'anima. Con il libro ha voluto renderci partecipi di questa "avventura emotiva" e l'ha fatto rifiutando ogni appesantimento retorico.

C'è da dire subito che, all'interno dell'illustrazione delle possibili rappresentazioni nell'immaginario, non è tralasciata la narrazione della ferrovia "reale" in tutti i suoi aspetti e ruoli: sociale, politico, economico, e, non ultimo, ecologico.

Il tema della sostenibilità ambientale dello sviluppo delle ferrovie rispetto alle altre modalità di trasporto, soprattutto gomma e aereo, è ben evidenziato nelle prime pagine. Non utopistica è la speranza espressa che l'attuale "rinascimento ferroviario", frutto delle moderne tecnologie, possa portare verso un riequilibrio modale tra ferro e gomma.

Allo stesso modo, sono ben reali e attuali i riferimenti alle Ferrovie della Stato Italiane, ai ferrovieri e ai pendolari: i primi, falcidiati nel numero e demitizzati nel ruolo, soprattutto per le feroci ristrutturazioni e per le nuove tecnologie labour saving; i secondi, spesso ancora sottoposti ad insopportabili disagi, mentre sul binario accanto vedono oggi sfrecciare altri viaggiatori, con alta velocità e alto comfort.

Il discorso sulle ferrovie comporta implicazioni simboliche e metaforiche pressoché infinite, essendo il treno presente con forza nell'immaginario collettivo di ogni popolo e paese da quasi due secoli.

L'Autore ci accompagna con abile e virtuosa leggerezza (come la promuoveva Italo Calvino), in una passeggiata fra le tante possibili declinazioni del viaggio in treno.

Molte e stimolanti sono le narrazioni su treno, stazione, viaggiatori, che sono richiamate nel libro nell'ambito narrativo e saggistico, nel cinema, nell'arte, nei fumetti, nella pubblicità, persino nel linguaggio. Cosicché ogni lettore può orientarsi secondo i propri percorsi culturali; anzi, possiamo considerare il libro come preziosa fonte e occasione per leggere o rileggere romanzi, scoprire o riscoprire film e opere d'arte legati al treno.

L'Autore ci fornisce in continuazione spunti preziosi per approfondimenti su tanti altri campi: sociologia, semiologia, architettura, urbanistica, costume. La passeggiata nell'universo delle immagini legate al sistema ferrovia offre diramazioni pressoché infinite.

Per la letteratura tanti sono i nomi e i richiami, con titoli o citazioni, ricordiamo fra i tanti: Hugo, Zola, Maupassant, Proust, Tolstoj, Dos Passos, Mark Twain, Withman, Sepulveda, Agatha Christie, Conan Doyle, Fleming, Simenon, Carducci, Calvino, Barthes, Magrelli, Caproni, Cassola. Per il cinema: i registi Hitchcock, Ford, C.De Mille, Neigh, Keaton, Gance, Olmi, Loach, Kiarostami, Germi, Renoir, Scott, Scorzese, De Sica, G. Bertolucci.

Si nota abbastanza chiaramente che l'Autore lascia trasparire una spiccata inclinazione verso la decima musa; d'altronde, già dal suo libro di esordio che s'intitola "Treno e cinema. Percorsi paralleli" (Le Mani, 1997), ha cercato di trasmettere questa passione per i binari di celluloide. (Ricordo anche il più recente "Aghi, macachi e marmotte – Dizionario semiserio per viaggiare in treno" (ecedizioni, 2009).

Ogni titolo e ogni citazione dei grandi autori sono testimonianza alta del forte potere evocativo del mondo della ferrovia. Potere che è come una magia, cui pochi sfuggono. Certamente le immagini, i segni e i simboli risentono della soggettività dello sguardo di ognuno, della sensibilità e del vissuto personale.

Roberto Scanarotti
"Destinazione immaginario"
12 euro

Destinazione immaginario ha evocato in me l'idea di un viaggio dell'anima, che porti dovunque, fuori del mondo, e mi ha fatto pensare ad un passaggio dell'invito al viaggio (dai poemetti in prosa) di Baudelaire: *Un musicien a écrit l'Invitation à la valse; quel est celui qui composera l'Invitation au voyage, qu'on puisse offrir à la femme aimée, à la sœur d'élection?*

Ci ha pensato Scanarotti, componendo un inno al viaggio "mentale" in treno e offrendo un'ampia gamma di possibili destinazioni, tutte appartenenti alla sfera dell'immaginario, del mitico, del poetico.

(L'autore è un utente del sito: www.ilmiolibro.it)

I Navigli lombardi

di Franco Mammana

Milano, il Duomo: la moltitudine di persone che passeggia nella piazza davanti all'imponenza monumentale di questo trionfo del gotico italiano proietta per un attimo la mia immaginazione ai tempi in cui cominciarono i lavori per la sua costruzione. Non turisti e visitatori, ma un esercito operoso di formiche umane indaffarate nell'immenso cantiere che per decenni trasformò il volto della città, concretizzando un geniale progetto nell'opera d'arte che oggi possiamo ammirare.
Fra le grandi metropoli europee Milano non sorge lungo le rive di un fiume, ma è sospesa su una rete di canali e di corsi d'acqua, a volte visibili più spesso nascosti, che hanno dato comunque una connotazione peculiare al tessuto urbanistico e socio-economico della città.
Proprio quei marmi dalle venature rosa-grigiastre che hanno condizionato non solo l'architettura e la statica, ma anche e soprattutto la parte ornamentale del Duomo, sono giunti in città attraverso la più imponente fra le vie d'acqua artificiali realizzata agli inizi dello scorso millennio: il Naviglio Grande.
Gli enormi blocchi di "marmo di Candoglia", località all'ingresso della Val d'Ossola, erano trasportati dal Lago Maggiore lungo il Ticino, suo emissario, per imboccare poi questo canale collaterale che attraversava la campagna circostante infilandosi nella Città in prossimità dell'antico laghetto di Sant'Eustorgio divenuto poi "la Darsena", il "Porto di Milano", e defluire definitivamente nel ramo chiamato "Naviglio Pavese" che riportava le stesse acque al Ticino.
Caricati su grandi chiatte dalla chiglia piatta, i marmi recavano inciso l'acronimo latino AUF, *Ad Usum Fabricae*, termine usato per contrassegnare i beni esentati da ogni forma di dazio perché destinati ad opere della Chiesa cattolica e mediato da quello utilizzato a Firenze ("A.U.F.O.", che significava "Ad usum Florentinae Operae") e a Roma (*ad usum fabricae operis*, nel senso di "Opera di S. Pietro") per la costruzione del Duomo di Firenze e per la Basilica di S. Pietro. L'espressione entrò in seguito nella vulgata popolare (es.: mangiare *a ufo*) per indicare l'uso gratuito di un servizio a volte carpito in modo scaltro.
Nato inizialmente come canale di irrigazione grazie a bocche di derivazione che prelevavano l'acqua dal Ticino, il Naviglio Grande divenne ben presto, in seguito all'adattamento del suo letto e a innovative opere di ingegneria idraulica, una importante via di comunicazione navigabile che consentiva relazioni commerciali con la vicina Svizzera e il Mar Adriatico attraverso la confluenza del Ticino nel Po.
Lungo il suo corso si svilupparono nei secoli le più disparate attività agricole, artigianali e industriali. Accanto alle numerose "cascine" tipiche del paesaggio agricolo lombardo, sorsero le ville settecentesche dei grandi casati nobiliari meneghini che raggiungevano "via canale" le loro dimore di campagna dotate di imbarcaderi autonomi.
Il sogno e la necessità di regimentare le acque dei fiumi lombardi per poterne sfruttare le potenzialità ha portato nel corso dei secoli a creare una rete di canali gravitante in particolare intorno alla città di Milano, il maggior centro economico lombardo. Nascono via via altri "navigli": "il Naviglio di Bereguardo" la cui pendenza in direzione del Naviglio Grande permetteva il flusso delle merci da Pavia verso Milano cioè dal mare – tramite il Po – verso la terraferma; il "Naviglio di Paderno" dove la genialità di Leonardo permise la parziale navigabilità dell'Adda; il "Naviglio Martesana", sua naturale continuazione, che penetrava fin nel centro di Milano; il "Ticinese" proseguimento del Naviglio Grande che collega Milano a Pavia e riconsegna le sue acque al "fiume blu"; il canale Villoresi, asse di collegamento fra il Ticino e l'Adda.
Ognuno ha una storia resa peculiare dalle caratteristiche morfologiche del territorio e dalle funzioni richieste, segnando in modo differente le vicende umane delle popolazioni circostanti.
I progressi tecnologici dell'Ottocento, che videro l'espansione del trasporto pubblico grazie a treni, tram e diligenze, segnarono il ridimensionamento e la progressiva fine della mobilità fluviale riservandola solo a piccoli spostamenti, mantenendo comunque l'importante ruolo nel settore agricolo.
"La cerchia dei navigli" sta ritrovando oggi nuova vitalità soprattutto in chiave turistica per merito dell'azione del Consorzio dei Navigli Lombardi (www.naviglilombardi.it) e del Consorzio dei Comuni dei Navigli (http://www.consorzionavigli.it) che promuovono la riscoperta di aspetti tradizionali del territorio lombardo e una nuova vivibilità grazie anche alla salvaguardia ambientale garantita dalle aree naturalistiche protette attraversate da questi antichi canali e supportata da nuovi servizi e infrastrutture.
Il sogno di un'integrazione sinergica fra la mobilità quotidiana assicurata da ferrovie, autostrade e aeroporti con la mobilità dolce fatta di navigazione e cicloturismo lungo le "alzaie" percorse un tempo dai cavalli che trainavano i barconi controcorrente non è poi così lontano.

Il 26 giugno la Filt Nazionale apre il suo nuovo sito web.
Dopo molti anni era necessario ripensare a tutta la nostra comunicazione.
Quella interna, quella stampata, verso i media e oggi quella via web.
Abbiamo progettato un sito che punta ad avere tre aree di comunicazione:

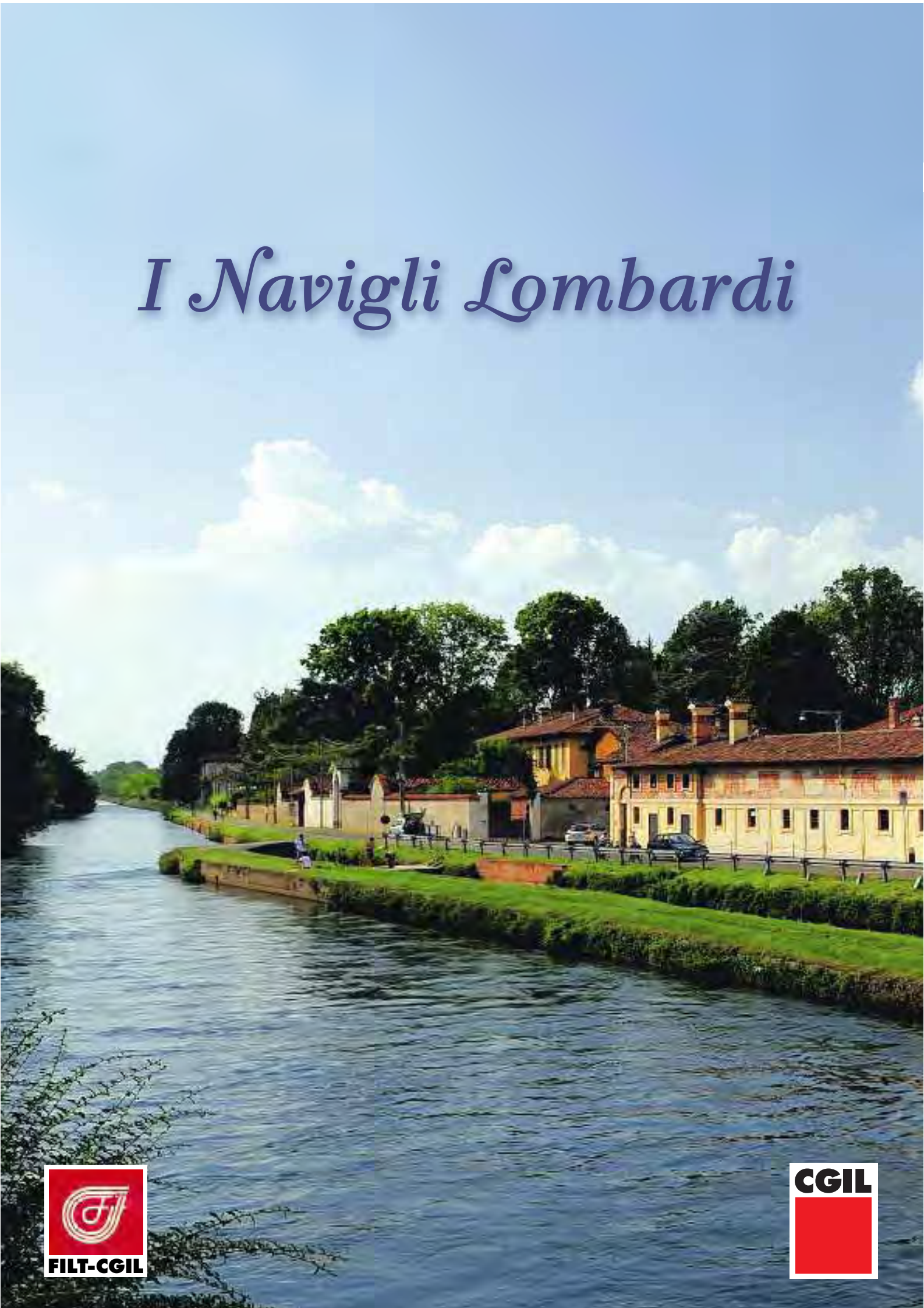
- **le notizie, che occuperanno grande spazio nella home page e che avranno il compito di raccontare e far conoscere cosa avviene nei trasporti ed i fatti che coinvolgono le opinioni/iniziative della Filt.**
- **l'informazione sindacale, che vuole raccontare il lavoro del sindacato - dai rinnovi dei contratti alle vertenze - provando ad essere anche un archivio accessibile su contratti e norme di legge.**
- **un'area riservata che fornisca alle nostre strutture in tempo reale quel materiale utile all'attività svolta al centro ed in periferia.**

Un sito flessibile e dinamico, che cercherà quindi di rinnovarsi ed aggiornarsi nel tempo.
I primi mesi saranno come un *work in progress* online.
Servirà l'impegno nostro e l'aiuto di tutti coloro che lo utilizzeranno.

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°4 giugno 2013 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 12 giugno 2013 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

I Navigli Lombardi



FILT-CGIL

CGIL